

Salén-Nytt



Nr 6 Dec. 1976 — Årg 9



VD har ordet:

1976 har för koncernen varit ett mycket händelserikt år.

Mycket av det som hänt har tyvärr gått i krisens tecken. Marknadsläget för tank och torrlast har varit i botten. På kylsidan har MFC-krisen gett oss bekymmer av särdeles svårt slag. Trots att vi vid halvårsskiftet lämnade över huvudansvaret för Götaverken till staten, har varvskrisen i hög grad engagerat oss i företaget. En ljuspunkt i våra aktiviteter har Salén & Wicander och Saba varit, som året igenom lyckats trotsa konjunkturerna.

Att vi klarat oss igenom så många svåra problem relativt helskinnade beror på helhjärtade och skickliga insatser från alla medarbetare i koncernen. Det är i tider som dessa som en organisation visar vad den går för och jag vågar säga att vår har hållit måttet.

Även om problemen på intet sätt ännu är över, känns det så här vid årets slut skönt att veta att den svåraste perioden rimligen bör vara förbi.

Uppläggningarna har minskat och ingen personal har behövt friställas. Fraktmarknaderna har passerat sitt bottenläge, även om den försening i konjunkturuppgången som inträtt, bromsar upp utvecklingen. På kylsidan bör vi äntligen få arbetsro nu efter att i två års tid ha kämpat med MFC-problemet. Att vi fått en stämning från MFC på halsen oroar oss inte särskilt, då vi betraktar de skadeståndskrav som rests som helt grundlösa.

Att tro på en bättre marknad innebär dock inte att framtiden blir utan problem. Vår kostnadsutveckling och försöken att komma till rätta med dess följder är väl något som i första hand måste lösas.

Många fartygstyper som traditionellt utgjort en viktig del i svensk sjöfart har kommit att bli helt omöjliga att driva under svensk flagg med undantag för korta perioder av god marknad. De betydande fartygsförsäljningarna från svenska rederier under året talar sitt tydliga språk om detta.

Svårigheterna för oss att på ett vettigt

sätt expandera i utlandet för att på detta vis slippa skära ner vår verksamhet totalt sett, är ett annat problem. Här hoppas jag, att de diskussioner vi för med de anställdas representanter och myndigheterna snart skall leda till en liberalisering av rådande bestämmelser. Detta skulle alla som är engagerade inom sjöfart tjäna på, liksom landet i stort. Resonemanget betyder dock inte att vi förlorat tron på svensk flagg, vilket gjorda fartygsbeställningar visar.

Mycket av det vi sysslar med inom koncernen är extremt konjunktürkänsligt. En depression av det slag vi nu genomlever bör därför inte betraktas som något helt exceptionellt. Personligen tror jag att även 1977 kan bli ett resultatmässigt besvärligt år, som vi har reserver att klara, men därefter bör verksamheten återigen ge tillfredsställande resultat.

Jag vill begagna detta tillfälle att tacka alla i koncernen för goda insatser 1976 och önskar Er en God Jul och ett Gott Nytt År.



Tor Scandinavia



Tor Scandinavia har nu varit i trafik drygt ett halvår. Tillsammans med systerfartyget Tor Britannia har hon blivit något av en Nordsjöns bestseller – för båda fartygen har Tor Line kunnat glädja sig åt brant stigande passagerarbarometrar.

Om Tor Lines passagerar- och lasttrafik står mer att läsa på sidorna 8 och 9.

Omslagsbilden togs av Per-Olow, när Tor Scandinavia gästade hemmahamnen Göteborg på sin jungfruresa i april 1976.

Chefsskifte i Salén & Wicander under 1977

Göran Axell, verkställande direktör i Salén & Wicander AB, övergår vid halvårsskiftet 1977 till befattningen som jourhavande styrelsemedlem och vice ordförande i bolaget. Han efterträds som verkställande direktör och därmed som koncernchef för Salén & Wicander-gruppen av Göran Bergkvist, marknadschef och vice verkställande direktör i Götaverken.

Göran Axell anställdes i mars 1952 och har sedan 1955 varit verkställande direktör i Salén & Wicander, alltså i drygt 20 år. Företaget har under denna tid utvecklats från ett renodlat agenturbolag med blygsam omslutning och i huvudsak Rolls Royce flygmotoragentur på programmet till en livskraftig och diversifierad företagsgrupp, omfattande en lång rad marina och flygtekniska produkter, bilimport, fraktflyg, borrarplattformer och oljeprospektering. Omsättningen beräknas 1976 uppgå till 340 milj. kronor exklusive Cargolux 200 milj. kronor och Petroswede-engagemanget.

Det har sedan flera år tillbaka varit Göran Axells avsikt att senast vid 60 års ålder – nästa år – lämna plats åt yngre krafter. Hans efterträdare, en tidigare parhäst, var innan han 1971 blev marknadschef på Götaverken, vice verkställande direktör i Salén & Wicander AB och är väl förtrogen med i

varje fall stora delar av företagets verksamhet.



Göran Axell



Göran Bergkvist

DE-driften igång från nyåret

I nr 4/76 av Salén-Nytt presenterades en ny driftsform för Salén-fartyg med benämningen DE-drift. Vid årsskiftet 1976/77 påbörjas denna drift i fyra utsedda kylfartyg av Snow-typ och inför starten kan det vara på sin plats att referera något av det som hänt under mellantiden, som för samtliga berörda varit en arbetsam och spännande tid. När detta skrives återstår ännu en del arbete, som dock inte fördröjer igångsättningen. Det stora intresset för projektet och förväntningarna som de ombordanställda ställer inför starten, uppfattar projektgruppen som ett bevis på att de tankegångar, som ligger bakom idéerna, är riktiga och att de tillgodoser önskemål som man länge haft i fartygen.

Då den dagliga fartygsdriften berör varje man ombord, ville både referens- och projektgruppen ta reda på de ombordvarandes åsikter om DE-drift. Under en resa med Tor Scandinavia presenterades därför DE-idéerna för ett 40-tal medlemmar ur de kategorier som planeras ingå i stambesättningarna. Från referens- och projektgruppernas sida lämnades utförlig information och därefter gavs tillfälle till frågor om DE-drift. Bl a framkom det att för vissa delar av verksamheten inga riktlinjer dragits upp. Genom grupparbeten som ordnades gjordes förslag till lösningar, som varit vägledande för projektgruppens fortsatta arbete.

Intresse för DE-drift även i tank och torrlast

Vid höstens Loviksträff lämnades boken "DE-drift" till deltagarna, som också fick muntlig information kring projektet. Främst berördes då de förändringar från nuvarande driftsform som blir aktuella. Av de förfrågningar att döma som därefter ställts till de olika bemanningsavdelningarna om DE-drift framgår att även tank- och torrlastrederiernas personal är intresserade av att prova driftsformen.

Under vecka 43 var hemmavarande fartygsledningarna (FL) i Snow Hill och Snow Ball samlade på kontoret i Stockholm för att upprätta den budget, som efter rederiledningens godkännande skall gälla för respektive fartyg under 1977. Arbetet genomfördes med ledning och råd av de på kontoret tidigare budgetansvariga. Det är ingen överdrift att säga, att sällan eller aldrig har en fartygsbudget blivit så väl genomdiskuterad, ofta ned i detaljer. Den vetgirighet som deltagarna visade inför uppgiften lovar mycket gott för framtiden.

Samma arbete utfördes under vecka 44 av hemmavarande FL i Snow Drift



Fartygsledningarna samlades i november på rederiet för att tillsammans med projektgruppen diskutera DE-driften.

och Snow Crystal. Även nu omfattades budgetarbetet med livligt intresse. Den omständigheten att rederiledningen godkände de fyra fartygens budget i det skick som de utarbetats av FL, bör vara en garanti för att det arbete, som nästa år utföres ombord i fartygen, kommer att omfattas av största intresse.

"Självavlösande" besättningar

Under tiden 22–25 november samlades i Stockholm de fyra fartygsledningarna, projektgruppen och den hittills utsedde facklige förtroendemannen för att göra den sista finslipningen av detaljerna i samarbetet mellan dem och kontoret. Med sjöpersonalavdelningen reglerades ett antal förhållanden som kan bli aktuella, t ex genom att "stambesättningen i DE-drift är självavlösande". En annan aktuell förändring som inträder med den nya driftsformen är att rapportströmmen till kontoret kommer att minskas. Från projektgruppens sida redogjordes för vad som hittills gjorts på kontoret beträffande den del som berör den tekniska rapporteringen. Det nya förslaget grundar sig på, att så långt möjligt endast avvikelser från normala rutiner skall rapporteras hem. Preliminära utkast till formulär för de tre rapporter, som projektgruppen anser vara nödvändiga, visades. Även ekonomiavdelningarnas rapporter diskuteras. En del av nu befintliga rapporter slopas vid DE-drift, medan andra under året skall omarbetas eller försvinna efter hand som erfarenheter vinnes.

Från FL:s sida har ofta framförts att bättre kännedom om lång- och korttidsplanering, speciellt på underhålls-sidan, skulle vara ett effektivt hjälpmedel i den nya driftsformen. Under sammankomsten anslogs 1 1/2 dag till att orientera om tekniken bakom planeringsarbete. Det resultat som deltagarna uppnådde stimulerar verkligen till att undersöka, om sådan utbildning kan inordnas i rederiets sedvanliga fort- och vidareutbildnings-verksamhet.

Då den nya driftsformen nu införs vid årsskiftet, vill projektgruppen ta tillfället i akt att tacka alla dem ombord och i land som med värdefulla råd och synpunkter bidragit till att föra projektet framåt. Få, om ens någon, har uttryckt någon negativ uppfattning till de riktlinjer som uppdragits; de positiva däremot har varit många. Vi ser därför stora möjligheter att gå vidare på den inslagna vägen.

Projektgruppen

I informationsträffen med fartygsledningarna i DE-fartygen deltog följande hemmavarande personal: Lennart Sjöstrand, Johannes Breistein, Torgny Bringeskoogh, Börje Benmo, Stig Lööv, Anders Thörn-gren, Klaus Holling, Karl-Axel Olsson, Harry Höglblom, Gunnar Holmqvist, Max Hödl, Lars Eilertsson, Magnus Sjöquist och Christer Jonsson.

Ännu ett bulkfartyg till Saléns

Salénrederierna har tagit leverans av ännu ett bulkfartyg i Baltic Wasa-klassen från Mathias Thesen-Werft i Wismar. Det var Celtic Wasa om 22.785 longton dödvikt, som den 20 december levererades såsom det tredje fartyget i den serie om fem likadana fartyg, som Saléns beställt vid det östtyska varvet. Tidigare har i serien levererats Arctic Wasa och Baltic Wasa.

Celtic Wasa och hennes systerfartyg Delphic Wasa, som kommer att levereras i slutet av februari nästa år, fick sina namn vid ett dubbeldop på varvet den 15 november. De fyra första fartygens begynnelsebokstäver är således A, B, C och D. Vad det femte och sista fartyget kommer att heta avslöjas först senare — sjösättning sker i februari och leverans i juni.

Celtic Wasa är, liksom sina föregångare och efterföljare i serien, byggda i högsta isklass. Skrovet är förstärkt för malmlast i de fem lastrummen. Fartygets konstruktion och utrustning möjliggör en ytterst effektiv lasthantering. Lastrummen är försedda med hydrauliska tvillingluckor och betjänas av fyra 25-tons kranar med Peiner skopor. Luckorna, som sträcker sig över hela fartygets bredd, går att öppna helt och medger snabb lastning/lossning. Dubbelluckor underlättar stuvning av last som är avsedd för flera hamnar. Genom att fartyget har egna kranar och skopor kan det gå i trafik mellan hamnar, som inte har nödvändig utrustning för lastning och lossning.

Celtic Wasa liksom alla systerfartygen kan, förutom alla typer av bulklast, även frakta exempelvis timmer, stål och metall, papper och massa, containers, monteringsfärdiga hus och alla typer av styckegods. Det innebär i praktiken att fartygen transporterar råvaror den ena vägen och industriprodukter den andra.

Celtic Wasa har omfattande navigationsutrustning med bl a 3 och 10 cm



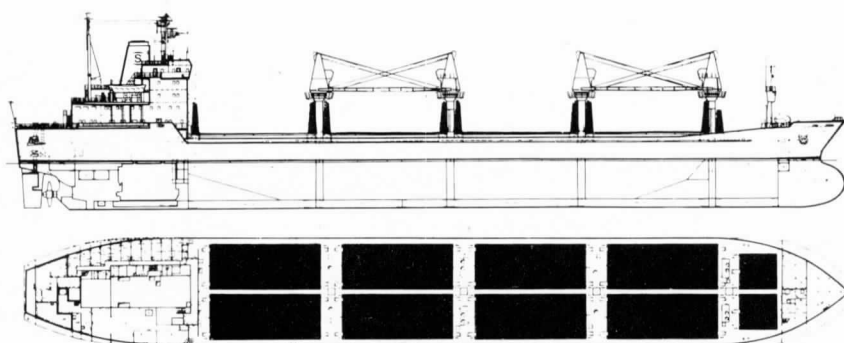
Några av hedersgästerna vid dubbeldopet i Wismar samlade vid podiet. Fr h ses direktör J. Sparks från British Steel Corp., London, tillsammans med makan, mrs Dorothy Sparks, gudmor för Delphic Wasa, snett bakom henne direktör F.A. Smith från British Steel Corp., varvschefen Hans Meyer tillsammans med Celtic Wasas gudmor, mrs Maisie Smith. Bakom mrs Smith ses fr v Clarence Dybeck, Greger Lewenhaupt och fru Birgitta Dybeck. Längst upp på podiet ses Allan Dahlberg, chef för Saléns torrlastrederi, och fru Elisabeth Fries.

Decca radar med kollisionsmarkering och true motion, dubbla ekolod, dubbla gyrokompasser, väderfaksimil etc. Genom en typ av ställbar propeller, som tillverkas på licens, samt styrpropeller är fartygen mycket lättmanövrerade.

Sin första resa gör Celtic Wasa med krommalm från Kemi till Charleston, Sydcarolina. Befälhavaren ombord är Ragnar Nilsson, maskinchef Jonny Nilsson och ekonomiföreståndare Andreas Weitzel. Besättningen består av ett 30-tal man.



Varvet i Wismar tillämpar fortfarande stapelavlöpningar på gammalt vis. Här har Delphic Wasa just glidit från bädden ut i sitt rätta element.



Sea Saga döpt och levererad

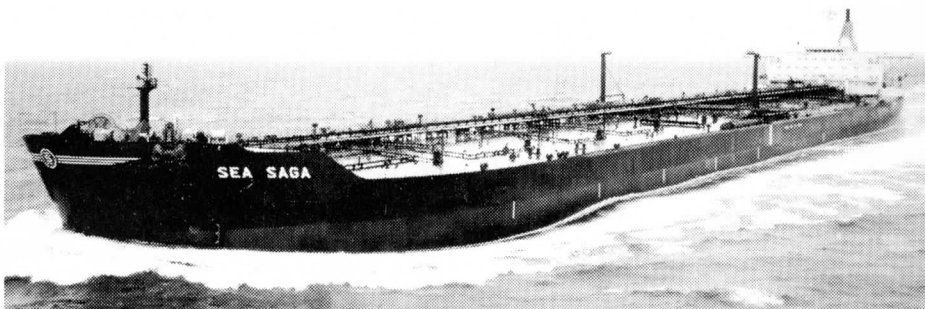
Första veckan i januari nästa år levererar Kockums till ett partrederi med Saléns som huvuddelägare 350.000-tonnaren Sea Saga. Fartyget är det sjätte och näst sista i den serie om sju tankfartyg vars första enhet, Sea Saint, levererades i november 1974. I mitten av mars nästa år sker leverans av det sista fartyget i serien. Ägareförhållandena i de båda fartyg, som har nybyggnadsnummer 556 och 557, är följande:

Saléninvest 68 %
Salénia 12 %
Malmoil (Kockums) 20 %

Sea Saga skiljer sig inte i några väsentliga avseenden från sina föregångare i serien och det kommer heller inte 557:an att göra. Vi avstår därför från att som tidigare ganska ingående redogöra för fartygen och deras tekniska utrustning och nöjer oss med att återge några huvuddata i vidstående faktaruta.

Sea Saga får en besättning av omkring 34 man. Befälhavare vid avgången i januari blir Ove Lellki, maskinchef blir Rune Larsson och ekonomiföreståndare Joachim Bahr.

Sea Saga blir det andra fartyget i Saléns flotta med detta namn. Det första var tankmotorfartyget Sea Saga om 34.000 ton, byggd på Götaverken 1958, upplagd i Uddevalla sedan den 16 november 1974 och såld 1975.



Sea Saga under provtur i Nordsjön i början av december.



En annorlunda gudmorsbild: Fru Ann Wall, maka till Beijer-chefen Anders Wall, fanns på plats när Sea Saga dockades ut vid 5-tiden en ruggig morgon i oktober och förtöjdes vid utrustningskajen på Kockums. På bilden ses hon tillsammans med varvets utdockningschef.

T/T Sea Saga

Byggnadsnummer 556

Dödvikt 357 100 tdw
Längd överallt 362,61 m
Längd mellan pp 350,00 m
Mallad bredd 60,00 m
Djupgående 22,36 m
Lastvolym max 442 000 m³
Pumpkapacitet 4x5 500 m³
Kontrakterad fart 15,5 knop

Huvudmaskineri: En Kockums-Stal-Laval ångturbinanläggning på cirka 40 000 ahk (29,4 MW) vid 86 varv per minut.

Fartyget är byggt till högsta klass i Lloyd's register med beteckningen + 100 AI, Oil Tanker, +LMC, UMS, IGS.

M/S Celtic Wasa

Nybygge 107

Varv: Mathias Thesen-Werft, Wismar
Självlössande bulkfartyg
Klass: Det Norske Veritas + 1 A 1 HC (2 + empty) ICE 1 A EO.
Dödvikt 22.785 longton
Fart 15,5 knop
Ton brutto 16.000
Ton netto 8.500
Längd ö a 176,5 meter
Längd mellan pp 167,4 meter
Bredd 22,86 meter
Sommarfribord 10,09 meter
Lastkapacitet 29.750 m³ (grain)
Huvudmaskin 11.200 bhp, MAN diesel K8Z 70/120 E



Så här ser förstemaskinistens hytt ut på Celtic Wasa.

220.000 kr ersättning för tvivelaktig skada

I april 1974 erhöll Salénrederierna en stämning i USA för att en stuveriarbetare i Long Beach skadat sig vid arbete ombord i Snow Storm. Mannen krävde en ersättning från rederiet på 350.000 dollar för "injured health, strength and activity, sustaining injury to body, and shock and injury to his nervous system and person. Said injuries have caused and continue to cause great mental, physical and nervous pain and suffering".

Vad var det då som stuveriarbetaren hade råkat ut för och som medfört alla dessa lidanden? Jo, enligt egen utsago hade han halkat i en vattenpuss vid lossning av bilar i B-däck och därvid skadat ryggen.

Vid fartygets ankomst inspekterades som vanligt lastutrymmen i görligaste mån, dvs en stuveriförman kontrollerade arbetsplatsen med avseende på oljefläckar, vattenpussar o dyl, som kan förorsaka halkolyckor. Ingen anmärkning gjordes.

Först dagen efter informerade stuveriarbetaren sin förman om det inträffade med påföljd att fartygets befäl ej fick reda på händelsen i tid och kunde göra någon egen undersökning. Först 10 månader senare fick assurancesavdelningen vetskap om den påstådda olyckshändelsen!

Som i alla större fall kopplade assurancesavdelningen in sin P & I-klubbs representanter i USA. De förde långa och svåra förhandlingar med motpartens advokater för att försöka överbevisa dem om fartygets oskuld. Som vanligt hade dock fartyget alla odds emot sig och stora svårigheter att presentera motbevis. Stuveriarbetarens påstående kunde ej motbevisas, trots att alla inkopplade experter menade att det var omöjligt för en större vattensamling att bildas så som mannen beskrev.

Enligt rederiets advokater i USA skulle en kompromissuppgörelse vara att föredra och man gick slutligen med på detta. Ärendet reglerades i augusti 1976, dvs drygt 2 år efter händelsen. Mannen erhöll 25.000 dollar från rederiet och 26.500 dollar från stuveribolaget, med andra ord totalt 51.500 dollar (220.000 kr).

Det kanske för många kan verka besynnerligt att rederiet gick med på ersättning, trots att den påstådda händelsen kanske aldrig inträffat. Faktum är dock, att detta var förmånligast för rederiet med tanke på de höga advokat- och rättegångskostnaderna i USA och regeln att varje part betalar sin kostnad, oavsett utgången av målet.



Sammanträde på Saléns assurancesavdelning. Fr v Lars Gunnar Mannersjö, som tillsammans med Leif Richter och Ulf Ekberg (t h) handlägger P & I-ärenden, Kjell Blixt, avdelningschef, samt Gunilla Hultman, som tillsammans med Harriet Arnault är sekreterare. Avdelningen består i övrigt av Rune Arnstad, som handhar torrlastfartygen samt assisterar i riskbedömning och avtäckning av olika försäkringsbehov, och Per Molin, som sköter haverier för samtliga fartyg, lastclaims på tankfartygen samt reglerar skador som täcks av den kollektiva inbrotts- och resgodsförsäkringen. Gunilla Bolin sköter anmälning av olika försäkringar till försäkringsbolagen.

Ett stort problem för rederiets egna båtar är liknande krav från stuveriarbetare i USA, som påstår sig ha blivit skadade vid lastning eller lossning. På grund av den speciella lagstiftning som existerar i USA grundar sig redarens ersättningsskyldighet på vårdslöshet (negligence). För att vårdslöshet inte skall anses föreligga krävs att arbetsplatserna kontinuerligt övervakas. Assurancesavdelningen har dock den uppfattningen, att man ombord på bästa sätt följer föreskrifterna för att undvika olyckstillbud. Eftersom även de oskyldigaste tillbud kan utmynna i skyhöga ersättningsanspråk vill man dock ej underlåta att be varje man ombord att noggrant övervaka arbetsplatserna.

Ett fall som det relaterade, vilket faller under rederiets P & I-försäkring (Protection & Indemnity), hör tyvärr inte till ovanligheterna. På assurancesavdelningen ligger f n 42 oregrulerade krav, som - samtliga gäller skadade stuveriarbetare. Av dessa kan enbart från USA noteras följande:

Skadad tumme — 215.000 kr

- Skadat tummen vid kontakt med okänt föremål i lastrummet — krav US\$ 50.000.
- Steg bakvänt på lejdaren ur lucka 3 och halkade — krav US\$ 300.000.
- Vid lossning av bananer föll en kartong i huvudet — krav US\$ 350.000.

- Vid passage genom nedgångslucka till lastrum skadat ett knä — krav US\$ 500.000.
- På winchkrängel föll en pall i däck, varvid en stuveriarbetare skadat sig — krav US\$ 300.000. Mannens hustru kräver dessutom US\$ 10.000 för att ha "lost the love and consortium of her beloved husband" (förlorat sin käre makes kärlek och umgänge).

Som synes beror praktiskt taget alla "olyckshändelser" på försummelser av den drabbade själv, men trots detta kan fartyget alltså hållas ansvarigt.

Saléns assurancesavdelning arbetar i huvudsak med försäkringar för rederiets egna och befaktade fartyg. Försäkringarna är av tre huvudtyper, nämligen civil kasko, krigskasko och P & I.

Civil kasko omfattar försäkring av fartyg med tillbehör och allt maskineri, men exklusive lasten, samt ansvar för kollision med fartyg eller andra fasta och flytande föremål.

Krigskasko täcker skada eller förlust orsakad av krigshändelse, sabotage etc.

P & I slutligen täcker rederiets ansvar för sjukvård och sjuklön, skador på annat fartyg eller egendom av svallvågor, stuveriarbetarens olycksfall samt skador på last inkl. kortlossning.

Omfattning och fördelning av krav under de närmast föregående åren framgår av följande sammanställning:

	1973		1974		1975	
	Salén-fartyg	T/C-fartyg	Salén-fartyg	T/C-fartyg	Salén-fartyg	T/C-fartyg
Kortlossning	32 %	43 %	71 %	33 %	23 %	37 %
Innehållen manko	4 %	9 %	7 %	3 %	3 %	2 %
Bilskador	1 %	2 %	7 %	15 %	3 %	2 %
Kyl/värmeskador	—	4 %	—	6 %	—	14 %
Övriga skador	5 %	42 %	15 %	23 %	20 %	25 %
Olycksf. stuveri arb.	58 %	—	—	20 %	51 %	20 %

Siffrorna är baserade på erhållna krav för resp. år och på antal resor, från vilka krav erhållits, och ej på totala antalet resor som fartygen gjort. Det skall också framhållas att siffrorna kan komma att ändras och då främst för år 1975.

Att last fattas, skadas etc försöker assurancesavdelningen på bästa sätt före-

bygga genom bättre information, kurser och dylikt för fartygsbefälet. Problemen är dock sällan att finna ombord och därför försöker man också nå ut till agenter och stuveribolag med synpunkter på hur hanteringsskador bäst undviks på terminalerna och i hamnarna.

Cargolux flög master till Jeddah

För Cargolux är snart sagt inga varuslag främmande, förutsatt att dimensionerna inte är för stora. Under årens lopp har man flugit fyrfota djur och reptiler från Afrika till zoologiska parker världen över, man har flugit hjälpsändningar för Röda Korset och FN. Varje vecka görs flera fligheter mellan Hong Kong och Luxemburg med industriprodukter båda vägarna. Cargolux har flugit racerbilar och travhästar mellan de stora arenorna runt vår jord.

En serie flygningar med ovanlig last gjordes nyligen mellan Paris och Jeddah i Saudiarabien. Det rörde sig

om 20 tunga stålmaster, som flögs till Jeddah för vidare transport till Mecca, där de skulle sättas upp för belysning av staden och bergen omkring under pilgrimsperioden.

Masterna hade en största diameter av 2 meter och varje sektion en längd av 12 meter, men tack vare CL-44-ornas swing-tail och en mobilkran gick lastning och lossning fint. Färdigmonterade i Mecca får varje mast en total längd av 36 meter.



De tyngsta mastdelarna vägde 8.000 kg vardera.

Flottpost från Snow Land

Om flaskpost i modern tappning berättar i ett brev till Salén-Nytt kapten Bertil Crafoord, ordinarie befälhavare i Saléns kylfartyg Snow Land.

Det hände för några resor sedan, när fartyget var på väg från Europa till Centralamerika. En finurligt konstruerad flotte av skumplast hade gjorts iordning ombord och fyllts med brev från besättningen till anhöriga iland och andra mottagare. När fartyget passerade hamnstaden Punta Delgada på Azorerna gjorde det en sväng in mot pirarna och kastade den väl tillslutna flotten i sjön. I dess akter vajade den



Lotsbåten på väg ut mot Snow Land för att plocka upp besättningens post ur havet.

svenska flaggan. Innan manövern gjordes, hade kapten Crafoord genom ett radiosamtal meddelat de portugisiska lotsarna att post skulle finnas att hämta utanför hamnen. Och mycket riktigt: guppande i den krabba sjön kom lotsbåten till mötes och fiskade upp flotten, alltmedan en söndagsledig besättning på Snow Land stod på däck och vinkade till de hyggliga portugiserna.

”Vi har sedermera fått visshet om att posten kom fram till adressaterna med portugisiska stämplor på svenska frimärken. Men vi hade också lagt in några dollar, holländska gulden och ett par kartonger cigaretter för att täcka portokostnaderna och lotsarnas fritidsbesvär. Sådant kan fortfarande hända till sjöss anno 1976”, slutar kapten Crafoord sitt brev.

Kyl

Kylmarknaden är fortfarande mycket fast sedan senaste rapporten och vi kan med glädje notera mycket tillfredsställande avslut under de senaste veckorna. De få fartyg som fortfarande är ofraktade för december månad kommer ej att skapa några problem, enär efterfrågan av tonnage för potatis och citrus — speciellt i Nordatlanten — är mycket stor. En markant skillnad från tidigare år märks bl a att ryssarna börjat importera citrus från Marocco ca tre veckor tidigare än normalt, vilket skapat en ytterligare efterfrågan på kyltonnage.

Fraktraterna för perioden november 1976 — februari 1978 ligger ca 30 — 35 % högre än motsvarande period förra året.

För den närmaste 6-månadersperioden kommer bristen på kyltonnage att bli stor med motsvarande höga frakter. Stora köttkontrakt har tecknats mellan Australien/Ryssland och man är också i färd med att avsluta ett större köttkontrakt mellan Australien och Polen. Dessa kontrakt, plus de potatistransporter till Nordeuropa som vi väntar oss, kommer att resultera i att högsäsongen kommer igång redan under januari månad. Man bör också kunna förvänta sig en relativt lång säsong med tanke på kötttransporterna.

De flesta långtidskontrakt för 1977 är nu avslutade, varför en ganska tillförlitlig tonnageplanering har kunnat genomföras. Vi tycker oss därför stå relativt väl rustade inför kommande år.

Tank

Aktiviteten i november blev som väntat rätt livlig i samtliga lastområden, beroende på den förväntade prisökningen på råolja med omkring 10 % från 1 januari 1977. I PG fraktades på spotmarknaden 15,5 milj. tdw, vilket gör november till årets näst bästa månad efter juli (17,3 milj. tdw). Många av befaktningarna gällde dock fartyg med lastning i december, vilket troligen kommer att ge upphov till en mera pressad marknad för de ofraktade fartyg som kommer till PG i december. Frakterna har däremot inte följt med volymutvecklingen beroende på tillskott av tonnage.

Det upplagda tonnage var i början av december 31,9 milj. tdw mot 50,8 milj. tdw i början av maj. I framför allt Karibiska Havet men även Medelhavet samt Nord- och Västafrika har frakterna gått upp. Det är för årstiden kallt i USA och många VLCC/ULCC väntas i december anlöpa omlastningsterminalerna i Karibiska Havet, vilket ger hopp om en fortsatt god decembermarknad.

Persiska Viken

VLCC fick i början av november WS 35, därefter har ratenivån sjunkit till WS 28 i början av december. För ULCC är frakterna 3—4 poäng lägre. Inga förändringar har skett för det mindre tonnage sedan förra rapporten, dvs 100.000—180.000-tonnare får WS 32,5—40.

Medelhavet, Nord- och Västafrika

Den ökade aktiviteten har i dessa lastområden resulterat i förbättrade frakter, då det här främst är det mindre tonnage som sysselsätts och som i mindre utsträckning än stortonnaget har drabbats av minskningen i upplagt tonnage. 80.000-tonnare får WS 65 och 50.000-tonnare WS 75—80 för laster till USA.

Karibiska Havet

Den årliga förbättringen inför vintern infann sig i mitten av november, då frakterna på några få dagar klättrade från WS 90 till WS 145 för tonnage på 35.000 tdw. Därefter har de fallit till WS 125—130. Denna marknad är dock oberäknelig med hastiga svängningar.

Periodmarknaden

Periodmarknaden är avvaktande. Mobil har tagit en 46.000-tonnare på 3 år till US\$ 4.05, vilket motsvarar WS 103 baserat på en resa Karibiska Havet/USA:s östkust.

Torrlast

Fraktmarknaden har inte förbättrats under november månad. Vi har under de senaste två veckorna snarare sett reduceringar i frakter på de flesta trader. Huvudsakligen beror det på en säsongsmässigt reducerad aktivitet inför vintern och en fortsatt trög konjunktur i Västeuropa och Japan. USA:s konjunkturförbättring har under hösten även avmattats. Dock är trenden uppåtgående.

Spannmål Gulf/Ara (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) för Panmax-tonnage betalar för närvarande US\$ 6.50. För handy size bulkfartyg har skillnaden mellan Pacific och Atlantic nu försvunnit, varför några drastiska omDispositioneringar av fartygspositioner med hjälp av ballast ej förekommer. Vi räknar ej med att en t/c-frakt över US\$ 5.— för kort sysselsättning i Atlantic eller Pacific är uppnåelig annat än för speciella fartyg.

Linjetrafik går fortfarande med låg aktivitet och premier betalas endast för ro/ro-tonnage och lastfartyg med tunglyft.

Profetiorna i vår föregående rapport i början av november står sig, dvs en förbättrad fraktnivå kan inträda först under vårkanten 1977.

Situationen för tanktonnage

Tankmarknaden försämrades drastiskt i slutet av 1973 efter oljeprishöjningen från en WS-nivå runt 200 under oktober 1973 till ca WS 50 i januari 1974. Därefter skedde en kontinuerlig nedgång fram till april 1974, då stora fartyg fraktades under WS 15. Från den bottenivån har det sedan varit en svag men klar förbättring.

Oavsett hur bra marknad det är, finns alltid ett par miljoner tdw tanktonnage upplagt. I oktober 1973 var siffran ca 2 milj. ton. Anmärkningsvärt nog skedde sedan inga stora förändringar på uppläggningsfronten och i oktober 1974 var fortfarande bara ca 4 milj. ton upplagt. Första halvåret 1975 kom så den stora uppläggningsvågen, då hela 30 milj. ton gick till bojarna. De största siffrorna förelåg början av maj 1976 då ca 51 milj. ton tank- och kombinations-tonnage låg upplagt. Sedan dess har det skett en kraftig reducering och idag har motsvarande siffra krympt till 32 milj. tdw.

Upplagt tank- och kombinationstonnage

Storleksgrupp	1/5 1976 milj. tdw	1/12 1976 milj. tdw
10 — 25.000 tdw	1,6	1,4
25 — 50.000 tdw	4,1	2,6
50 — 100.000 tdw	7,1	5,2
100 — 200.000 tdw	12,4	8,2
> 200.000 tdw	25,6	14,5
	50,8	31,9

Som synes har den kraftigaste reduceringen av upplagsflottan skett i gruppen med de största fartygen. Detta trots det faktum att det är dit de flesta nyleveranserna skett. Ca 27 milj. ton har levererats i gruppen över 200.000 ton hittills i år mot totala leveranser på ca 36 milj. ton. Dessutom har inga skrotningar skett av de riktigt stora fartygen.

Förmodligen kommer vi framöver att se en ökad storlekssegmentering av tankmarknaden. Denna segmentering torde komma att gynna det mycket stora tonnage. Därför hyser vi, trots det stora tanktonnageöverskott som fortfarande finns idag, en viss optimism inför framtiden.

Salénpremiär för flistransporter från USA



Lastning i Lake Charles.



Från fartygets hoppers transporteras flisen långskepps på däck till förskeppet, där den med hjälp av conveyorband tvärskepps förs iland. I Raumo omlastades flisen direkt till stora flisfordon.

Salénrederierna har nu inlett transporter av träflis från USA till den skandinaviska marknaden. Det skedde i och med att det japanska inchartrade fartyget Papyrus Maru i november tog in full last av träflis i Lake Charles, Louisiana, USA, och lossade denna i Rauma, Finland. Papyrus Maru har chartrats fram till den tidpunkt då rederiets nybygge från Mitsubishi levereras i oktober nästa år.

Papyrus Maru hade på sin första resa en last om 16.477 ton loblolly/longleaf pine chips (flis från amerikansk tall). Lasten lossades på ett mycket effektivt sätt med hjälp av fartygets egen utrustning bestående av kranar, hoppers, conveyor belts m m. Lossningen i Rauma innebar premiär för Finland för import av transatlantisk flis. Händelsen uppmärksammades av finsk TV, radio och press.

Efter premiärresan är Papyrus Maru bokad för resor till södra Sverige som nu står i tur att motta amerikansk flis.

För att täcka efterfrågebehovet på woodchipscarriers har Salénrederierna fr o m december även chartrat Daishin Maru som komplement till Papyrus Maru.



Flisen lossas till hoppers med en av fartygets två skopor. Varje lyft tar 10 kubikmeter.



Tor Line utökar

Tor Lines försäljningskontor i Stockholm har haft det trångt, i all synnerhet som resandeströmmen till England har varit så stor denna höst.

Nu, i Lucia-tid, får man en efterlängtat utökning. Personalen får bättre arbetsförhållanden med mera utrymme, men framför allt gläder man sig åt att kunna ge kunderna mera service i de utökade lokalerna. Kom in och se!

Ny VD i AB Götaverken

Vid AB Götaverkens styrelsesammanträde den 19 november utsågs Erland Wessberg till ny verkställande direktör efter Hans I. Laurin, som lämnade sin befattning samma dag. I en kommuniké från styrelsen angavs att anledningen till chefsbytet var ändrade förutsättningar och skilda bedömningar om framtiden.

Erland Wessberg har varit anställd i Götaverken sedan 1952. Sedan 1974 har han varit vice verkställande direktör i AB Götaverken och chef för Götaverken Arendal. Den 1 augusti i år tillträdde han tillika befattningen som VD i Eriksbergs Mek. Verkstad.



Erland Wessberg

Kraftigt uppåt för Tor Line

De senaste passagerarsiffrorna från Tor Line ser bra ut. På linjen Sverige—England har antalet passagerare t o m oktober 1976 varit 183.500 jämfört med 119.500 för samma period 1975. Det är en ökning med 54 %. Sverige—Holland—Sverige har givit 120.000 passagerare under samma period. Motsvarande siffra för 1975 var 98.500, alltså en ökning med 22 %. Sammanlagt ger detta 303.500 passagerare, jämfört med 217.500 1975. Ökningen är ca 39 %. Ombyggnaden av Tor Britannia, då 91 2-bäddshytter gjordes om till fyror, och insättandet av Tor Scandinavia ökade Tor Lines passagerarkapacitet med 50 %. Utvecklingen ser positiv ut även inför vintern och våren. Inkomstsidan visar nu 2,2 milj. kr över budget. Tyvärr föll intäkterna av ca 9.000 passagerare bort som en följd av Tor Anglias haveri.

Tuff budget gick hem

1976 års sommarbudget var verkligen tuff och utgick från att bokningen skulle fungera perfekt, vilket inte var fallet sommaren 1975 då det nya datasystemet TOPAS utsattes för de första bokningstopparna. 1976 fungerade systemet bra och marknadsåtgärderna fick därför full effekt. Förhållandet till resebyråerna har stadigt förbättrats.

Tor Line håller definitivt på att knappa in på det informationsförsteg som Svenska Lloyd traditionellt har haft. Tor Lines profil blir alltmer känd, inte bara i Västsverige utan över hela Göta- och Svealand. På några marknader har bokningarna ökat ytterligt kraftigt. Norge är en sådan, där ökningen är flera hundra procent. En



Som en följd av Tor Lines expansion har en central rederiledning inrättats. Den består av fr h Christer Salén, Leif Lidholm, Lars Wikander och Håkan

Lundholm. Magnus Bergelin, som också ingår i rederiledningen, var på resa när bilden togs.

orsak därtill är att Tor Line nu driver en systematiserad försäljning med effektiva besök hos återförsäljare.

London populärt

Det är på England ökningen varit störst, något som också framgår av de totala siffrorna. Englandsintresset och valutaläget har spelat Tor Line i händerna. De svenska resenärerna är visserligen bortskämda. Alla rederier har nytt eller ganska nytt tonnage, Stena, Sessan, DFDS och alla Östersjölinjerna. Det innebär också att rederierna hjälper varandra genom att våga slå hårt på nöjet med själva båtresan.

Ökat resande från England

Även vinterbokningarna ser mycket bra ut. Efterfrågan från Sverige på England är för tillfället mycket stor. Det gynnsamma valutaläget spelar naturligtvis fortfarande stor roll. Problemet är nu att skaffa hotellrum till alla som vill åka. Men det har också dykt upp ett nytt positivt problem på den linjen eftersom England också har börjat boka rejält. Slagsmål om platserna ombord alltså! På Hollandslinjen är trycket från kontinenten betydande.

En nyhet för hösten 1976 var den tredje seglingen till Amsterdam med avgång Göteborg onsdagar och återkomst fredagar. Hittills har man haft vissa problem med att få ett tillräckligt antal passagerare på onsdagseglingen, men returen från Amsterdam på torsdagar har sett bra ut. Seglingen är i första hand en stor tillgång för fraktsidan men den lämpar sig även utmärkt för konferenser för företag, föreningar eller institutioner, för kampanjredovisningar etc. Något att tänka på för företag såväl inom som utom Saléngruppen.

Under 1977 tror man på Tor Line att trenden uppåt fortsätter, om än långsamt. Om 1976 års slutsiffra stannar på 360.000 passagerare, bör man 1977 kunna nå upp till 400.000. 1976 års inkomster av passagerarverksamheten kommer att överstiga målsättningen, men fortfarande räknar Tor Line med förluster, dock minskade. Det är den snabba kostnadsutvecklingen som oroar, inte möjligheterna att skaffa passagerare.



Tor Lines bokningssystem TOPAS får verkligen bekänna färg under den rådande bokningsruschen. Via ett 20-tal terminaler i Göteborg, Stockholm, London och Amsterdam ombesörjs bokningarna, som efter hand lagras på skivor (discs) i TOPAS-hjärnan vid Skandiaterminalen i Göteborg. På bilden ses Christine Hilmerston och Arnold Mulder, som sköter varsin terminal i Göteborg.

1,35 milj. ton över Nordsjön med Tor Line 1976

Tor Lines frakttlinjer omfattar idag trafik mellan Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Köpenhamn och Immingham, Göteborg och Amsterdam respektive Felixstowe samt slutligen kanaltrafik mellan Immingham och Rotterdam. Av de nio lastfärjor som Tor Line disponerar sysselsättes i denna trafik fem fartyg, varav två är infraktade, samt de kombinerade passagerar- och lastfärjorna Tor Britannia och Tor Scandinavia. Sammanlagt utför fartygen på Nordsjön 34 överfarter per vecka. Volymutvecklingen under de 10 år som Tor Line existerat är följande:

1968	360.000 ton
1969	400.000 ton
1970	520.000 ton
1971	580.000 ton
1972	870.000 ton
1973	1.325.000 ton
1974	1.425.000 ton
1975	1.405.000 ton
1976	1.350.000 ton
1977	1.370.000 ton



Tor Scandinavia lossar i Felixstowe. Passagerarfärjorna har en lastkapacitet av 125 meter rullande last, 325 bilar och 100 meter husvagnar.

Ären fram till 1975 ägnades åt uppbyggnad av nya linjer och volym-expansion under stark prispress och därmed svag lönsamhet. 1975 och 1976 har varit en konsolideringsperiod med utsortering av vissa linjer med dåliga framtidsutsikter.

Tor Line driver egna agenturer och terminaler i Göteborg, Immingham, Rotterdam och Amsterdam, en kostnad som varit tung att bära i lågkonjunktur, men som ger god bas för

framtiden. Lastsammansättningen varierar på de olika sträckorna, där således kanaltrafiken i huvudsak utgöres av trailers och lastbilar, medan exempelvis trafiken mellan Sverige och England består av 50 % trailers och 50 % lyftenheter. Här kan dock ses en tendens till ökad trailerandel.

Framnaesfärjorna bra på Mellanöstern

Volymnedgången efter 1975 beror dels på konjunkturutvecklingen, som nödvändiggjorde en anpassning av tonnagets storlek till marknadsläget, dels av en nedskärning av ett antal linjer till en mer lönsam omfattning. Bl a försvann den välkända Nike Line, Transatlantics tidigare linje mellan Stockholm och Rotterdam. De härigenom frigjorda fyra lastfärjorna har sedan dess sysselsatts i välbetald timecharter i huvudsak från Västeuropa, medelhavsländerna och USA på Iran och Saudiarabien. Framförallt de s k Framnaes-färjorna har visat sig därvid ytterst lämpliga genom sin kapacitet, tekniska utformning och den nästan totala frånvaron av lastskador genom fartygets goda sjöegenskaper. Sedan våren har Tor Nerlandia, senare kompletterad med Kratos, engagerats av Svedel Line i regelbunden linjetrafik mellan Immingham, Rotterdam och Jeddah. Därvid har Tor Lines ro/ro-farenheter från Nordsjön kommit väl till pass och vid sidan av fartygen har Tor Line engagerats i lasthantering

jämte utrustning och terminalverksamhet. Genom sitt ringa behov av kajtor, flexibilitet i lastsammansättning och hög mekaniseringsgrad av ombord-respektive terminalarbete, har ro/ro-tekniken definitivt gjort sitt inträde i transocean sjöfart och möjliggjort att även hamnar med stark anhopning av tonnage och med synnerligen långa väntetider för ordinarie linjetonnage kunnat anlöpas. Besättningarna ombord har därvid genom sin medverkan gjort en betydelsefull insats.

Befraktningsverksamheten inklusive engagemanget med Svedel Line har blivit ett nödvändigt komplement till Tor Lines Nordsjötrafik för att ett gott resultat skall kunna uppnås. Således utgör idag fraktintäkterna från sådan extern verksamhet cirka 30 % av omsättningen. Även framdeles är det nödvändigt att Tor Line breddar sin verksamhet för bättre resursutnyttjande och riskspridning på olika marknader och framförallt deltar i den världsomfattande ro/ro-utveckling, som uppenbarligen förestår. För detta har Tor Line de nödvändiga resurserna när det gäller teknisk know-how, fartyg eller utrustning och dylikt.

Slutligen skall tilläggas att Tor Line för närvarande också driver tre konventionella fartyg i 1200-tons klassen, som samtliga är infraktade och sysselsättes mellan Sverige, England och kontinenten. Lasten utgöres i huvudsak av skogsprodukter ut och stålprodukter hem.



Tor Finlandias kapacitet är ca 90 trailers plus 125 exportbilar eller ca 270 st 20 fots containers.

Sålda fartyg

Under senare tid har fyra av Salén-rederiernas fartyg försålts, dels såsom en naturlig avyttring av tonnage som blivit för gammalt, och dels som en följd av att fartygen inte längre kan drivas lönsamt under svensk flagg.

De sålda fartygen är följande:

Turbintankern *Sea Spray* om 121.185 tdw, byggd på Kockums 1966. Fartyget har sålts till Marda Shipping Inc., Panama, som övertog henne den 12 november. Fartygets nya namn är *Golden Spray*.



Turbintankern *Seven Seas* om 97.530 tdw, byggd på Kockums 1967. Fartyget levererades till AS Safina Co, Riyadh, Saudiarabien, omkring den 8 december. Hennes nya namn är *Safina Salamah*.



Liksom fallet är med de båda tidigare Salén-tankfartygen *Dagmar Salén* och *Seven Stars* sköter Salénrederierna

genom ett managementavtal drift och befaktning även av *Safina Salamah*. Safinaflottan består nu således av

Safina Saudia ex Dagmar Salén
Safina Star ex Seven Stars
Safina Salamah ex Seven Seas.

Sea Spray liksom *Seven Seas* har varit upplagda på Hampton Roads sedan 30 januari 1975.

Motorfartyget *Segeerö* om 9.280 tdw, byggd 1962 på Oscarshamns Varv. Fartyget har sålts och övertagits av Inversiones Navieras Imparca C.A., Venezuela. *Segeerö* byggdes för Rederi AB Rex och övertogs av Salénrederierna vid fusionen med Rex 1967.



Motorfartyget *Scottish Wasa* om 15.912 tdw, byggd 1961 i England. Fartyget har sålts till Lansdowne Shipping Co. Ltd, Liberia, och återtagits på tre års timecharter av Salénrederierna.



Billig vinterkryssning till Amsterdam

Tor Line erbjuder alla i koncernen samt deras släkt och vänner en förmånlig resa från Göteborg till Amsterdam med Tor Scandinavia eller Tor Britannia fram till den 2 mars. Priset per person är 155 kronor och för det får man, förutom båtresan t/r, inkvartering i 4-bäddshytt med dusch och toalett, frukost och middag under resan i fartygets restaurang samt buss från och till båten i Amsterdam. För 2-bäddshytt tillkommer 50 kr. Avgång från Skandiahallen i Göteborg onsdagar kl 13.00 och återkomst dit fredagar kl 12.00.

Resa kan göras utan att den i Salénkoncernen anställda är med på resan.

Anmälningsblanketten nedan sändes till:

Jag anmäler mig härmed till följande avresedag.
(OBS! Markera önskemål med kryss).

1 dec	☐	8 dec	☐	15 dec	☐
22 dec	☐	29 dec	☐	5 jan	☐
19 jan	☐	26 jan	☐	2 feb	☐
16 feb	☐	23 feb	☐	2 mars	☐

		4-bäddshytt	2-bäddshytt
Deltagarens Namn		☐	☐
Adress		☐	☐
Postadress		☐	☐
Tel.nr.		☐	☐

Övriga deltagares namn

1.	☐	☐
2.	☐	☐
3.	☐	☐
4.	☐	☐
5.	☐	☐
6.	☐	☐

Välbesökt Salén-monter i Peking

Saléninvest med Götaverken deltog i oktober i en transportutställning i Peking, vilken besöktes av cirka 100.000 specialister och övriga intresserade från Folkrepubliken Kina. Särskilt stort intresse tilldrog sig Saléns bildspel om koncernens olika verksamheter samt Götaverkens motordemonstration – ej att förundra sig över, eftersom stor del av den kinesiska handelsflottan drivs av GV-motorer.

På bilden ses några av de kinesiska besökarna i Salénmontern.



"Hem till byn" på kassett

Här kommer ett glädjande meddelande till alla TV-tittare till sjöss: Två videoboxar innehållande samtliga 20 avsnitt av Bengt Bratts populära serie "Hem till byn" håller på att iordningsställas. Bandningen på Europafilm är i full gång och under vintermånaderna kommer serien att distribueras till rederiets samtliga fartyg. Serien handlar som de flesta säkert redan känner till om en sjöman som gått iland för gott och om den verklighet som möter honom i hans hemby.

Kassett-TV till sjöss har kommit för att stanna

Den svenska handelsflottans TV-kassettservice har efter endast drygt två års verksamhet utvecklats till ett av de mest populära fritidsinslagen i sjömannens liv ombord. TV-kassetten har blivit en levande länk mellan hemlandet och fartygssamhället. Den har även blivit ett medel till förbättrade sociala och kulturella förhållanden för alla ombord i svenska handelsflottan.

Att Sverige som första land i världen fått ett utbyggt videonät av icke-kommersiell art för fartyg kan ses som ett utmärkt exempel på gott samarbete mellan rederierna, fackförbunden samt statliga myndigheter och andra berörda. Tillgången på program har varit mycket god tack vare tillmötesgående från bl a Sveriges Radio, KLYS — Konstnärliga och Litterära Yrkesutövers Samarbetsnämnd — och TRU. En särskilt stor insats har TV-avdelningen vid Handelsflottans Kultur- och Fritidsråd gjort när det gällt att samordna alla TV-aktiviteter och se till att programproduktion och distribution skötts på bästa sätt.

A- och B-kassetter

Det programutbud som idag sänds till fartygen består dels av A-kassetter med aktuella nyheter samt B-kassetter (videoboxar) som innehåller ca 10 timmar svenskproducerade program.

A-systemet:

Under senaste ettårsperioden sändes 42 serier A-kassetter, mestadels med 1 timmes speltid, ut till fartygen. Cirka 2000 kassetter är nu i cirkulation för detta system, som har fungerat bättre än väntat.

Problemet med tullmyndigheterna i vissa länder kvarstår dock. Efter modifiering av transportasken för A-kassetterna har skadorna nu nedbringats betydligt. Andelen returnerade kassetter som måste kasseras ligger endast kring 1–2 %.

B-systemet:

Ca 50 videoboxserier motsvarande 1000 boxar har hittills producerats. Största delen av videoboxarna når fartygen via 19 bytescentraler runtom i världen. Fartyg, som inte har möjlighet att komma i närheten av dessa centraler, får videoboxar utbytta genom respektive rederis försorg eller genom landtransporter från bytescentraler.

Bytescentralen för videoboxar finns på följande platser: Antwerpen, Göte-



Kopieringsrummet på Europafilm.

borg, Hamburg, Le Havre, London, Rotterdam, Stockholm, Dubai, Kapstaden, Port Said, Kobe, Singapore, Sydney, Yokohama, Cristobal, New Orleans, New York, S. Francisco och San Pedro.

God spridning

Vid en inventering av videoboxpositioner i början av året visade det sig att videoboxarna var väl spridda över hela världen, vilket torde vara resultatet av den riktade distributionen med linjefartyg till de viktigaste bytescentralerna.

Det har krävts ett noggrant och relativt omfattande registreringsarbete vid rådets kansli för att hålla cirkulationen av kassetter under kontroll. Lagret uppgår nu till cirka 10.000 kassetter.



Christer Hederström är eldsjelen på HKFR när det gäller fartygs-TV. Här ses han tillsammans med Roland Killén, som sköter den tekniska kassettkontrollen på rådet.



Bertil Jansson på Salénrederiernas postavdelning ser till att kassetterna blir vidarebefordrade till fartygen så fort som möjligt.

Programproduktionen

Tillgången på TV-program från Sveriges Radio har hittills varit tillfredsställande. För A-systemet har ambitionen varit att veckovis sända ut en timplång "nyhetskassett" till varje fartyg. Innehållet har inriktats på program som inte är helt nyhetsbetonade men ändå är tidsbundna. Exempelvis lades hela TV2:s serie "Inför valet 1976" på A-kassetterna. Sporten har ofta sänts ut i för denna verksamhet speciellt redigerade sammandrag på en timme för att utnyttja kassetternas speltid optimalt.

Foton av Per-Olow.

80 kurser under 1976 för Saléns sjöpersonal

Det omfattande utbildningsprogram, som sedan flera år tillbaks genomförs för rederianställd sjöpersonal i Salén-rederierna, har under 1976 omfattat 80-talet kurser med sammanlagt ca 450 deltagare. En del av kurserna har varit förlagda till de tankfartyg som legat upplagda i Singlefjorden och som på detta sätt kunnat utnyttjas för kurser med autentisk utrustning. Sålunda har ett 60-tal fartygs- och maskinbefäl genomgått en specialkurs — Dator med kringutrustning — där teoretisk undervisning varvats med praktiska övningar. Kursen har också behandlat de utbildningspaket — SM 3 och Mk 2 — som finns i varje tankfartyg. Det finns nu goda förutsättningar för att de som genomgått kurser skall kunna ge nyanställd personal ombord bättre möjlighet och hjälp vid studier av dessa utbildningspaket. Utbildningssektionen vill gärna erinra om vikten av att paketen studeras och att intyg efter genomgången studie insändes till rederiet.

Utöver de sedvanliga studiebesöken som anordnas för sjöbefälsskolor och gymnasieskolor, har utbildningssektionen i samarbete med tankrederiet, anordnat ännu en kurs ombord i upplagda fartyg. Tjugufyra lärare från skilda gymnasieskolor i landet genomgick en veckokurs med målsättningen att studera ett modernt tankfartyg. Lärarna tjänstgör vid de gymnasieskolor som har fartygsteknisk kurs.

Kursanmälan

Ett mycket stort antal bland sjöpersonalen har kontaktat utbildningssektionen med förfrågan om möjlighet att få delta i olika kurser. Eftersom önskemålen kommer till utbildningssektionens kännedom på en mängd olika vägar har för att lättare kunna tillvarata dessa önskemål samt för vår planering, tagit fram en särskild blankett. Blanketten kommer att distribueras till fartygen.

Kursprogram våren 1977

1. Målgrupp: Befäl, förhandsmän och skyddsombud.

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge god grundutbildning för praktiskt skyddsarbete ombord på fartyg. Den behandlar lagar och kungörelser om säkerhet på fartyg, tekniskt arbetarskydd, buller och andra fysikaliska miljöfaktorer, organisation ombord, IMDG-koden, farligt gods, personlig skyddsutrustning, sanering vid olika spill m m.

Arrangör: Sjöfartens Arbetarskyddsnämnd.

Kursbenämning	Tid	Beräknat	
		Ant. delt./kurs	Totalt
1. Arbetsmiljö — SAN	V 7, 16	5	10
2. Arbetsmiljö — SAN Fk	V 12, 21	ca 5	10
3. Brandskydd — SBK	V 6, 13, 17, 19, 24	10	50
4. Elektronik	V 9	5	5
5. Farligt gods	V 4, 10, 16	2	6
6. Författningskunskap	V 12	5	5
7. Hälso- och sjukvård	V 7, 11	5	10
8. Instr. och regl.-teknik	V 6—7	8	8
9. Kontaktkonf.	—		
10. Kylkurs — STAL	x)	8	16
11. Lasthantering — Kyl	x)	10	10
12. Lasthantering — Tank	Ingen planerad		
13. Maritex	x)	5	5
14. Maskinteknik B&W	V 9, 11, 19, 21	1	4
15. Meteorologi o faksimil	x)	5	5
16. Personalledning ALI-RATI	V 14	10	10
17. Radarnavigering Gk	V 13	2	2
18. Radarnavigering, avanc.	V 4, 7, 12, 17	3	12
19. Reglerteknik Gk	V 3—4	4	4
20. Reglerteknik Fk	V 12—13	4	8
21. Simulatorträning-Delft	V 4, 21	6	12
22. Simulatorträning-SSPA	V 19	6	6
23. Städkurs-Åtvidaberg	x)	10	10
24. Tankoperativ kurs	V 3—5, 16—18	6	12
25. Turbinkurs-STAL Gk	V 11 (Engelska)	5	5
26. Turbinkurs-STAL Avanc.	V 17	3	3
27. Ångpannetekn-SMV	x)	5	5
28. Loviksträffen	V 17	48	48

De med x) markerade kurserna har ännu inte kunnat tidsplaneras.

2. Målgrupp: Personal enligt ovan som tidigare genomgått grundkurs.

grundbegrepp, klassificering av farligt gods, lasthantering m m.

Arrangör: SÖ.

3. Målgrupp: All personal.

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge allmänna kunskaper om brand och brandorsaker, kännedom om skyddsanordningar och gällande föreskrifter om brandskydd i fartyg samt praktisk erfarenhet av materielens handhavande.

Arrangör: Sjöfartens Brandskyddskommitté.

4. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl utbildade enl. äldre läroplan.

Kursbeskrivning: Målet är att ge sådana kunskaper i elektronik att de motsvarar ämnesfordringarna i sjökaptens- resp. maskinteknikerexamen enl. 1968 års läroplaner. Kursen omfattar grundläggande lik- och växelströmslära, elektronik, systemteknik och mätteknik.

Arrangör: SÖ.

5. Målgrupp: Befäl och förhandsmän i torrlastrederiet.

Kursbeskrivning: Kursen ger grundutbildning i hantering av farligt gods. Den omfattar bl a genomgång av gällande bestämmelser, kemiska och fysikaliska

6. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl med minst 5 års tjänst i svenska handelsfartyg.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall efter avslutad kurs ha ökad kännedom om sammanhanget mellan olika lagar, författningar och avtal samt ha förbättrade insikter i juridiska frågor som berör tjänsten.

Arrangör: SÖ.

7. Målgrupp: Fartygsbefäl.

Kursbeskrivning: Kursen avser att ge ökade kunskaper för den som handhar hälso- och sjukvårdstjänsten ombord, ge information om nya rön på området samt personlig färdighet vid behandling av sjuka och skadade personer.

Arrangör: SÖ.

8. Målgrupp: Fartygsbefäl med sjökaptens- eller styrmansexamen enl. äldre läroplaner.

Kursbeskrivning: Kursen avser att ge kunskaper motsvarande fordringarna i ämnet för sjökaptensexamen enl. 1968 års läroplan samt att göra ovan nämnda

personal förtrogen med mät- och reglerteknisk utrustning i turbin- och motorfartyg.

Arrangör: SÖ.

9. Målgrupp: Sjö- och landanställd personal.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall ges möjlighet att tillsammans med representanter för såväl Redareföreningen som Försäkringskassan diskutera aktuella avtals- och lagfrågor.

10. Målgrupp: Maskinbefäl.

Kursbeskrivning: Kursen syftar till att ge ökade kunskaper om modern lastkylanläggning omfattande bl a skruvkompressorer, arbetsprincip och allmän uppbyggnad, freonsystemet, brinesystem, luftcirkulations- och kylvattensystemen samt reglering och automatik.

Arrangör: STAL/Salén

11. Målgrupp: Nautiker och tekniker.

Kursbeskrivning: Efter genomgången kurs skall kursdeltagarna ha ökade kunskaper om hantering av kylda och frysta varor vid transport till sjöss samt dessa varors egenskaper och uppförande under särskilda förhållanden.

Arrangör: Salén i samarbete med SIFU-institutet.

13. Målgrupp: Telegrafister med tjänstgöring i fartyg utrustade med Maritex.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall få ingående kunskaper om maritextutrustningen.

Arrangör: Televerket.

14. Målgrupp: Maskinchefer och förstystemmaskinister i fartyg med B&W-mask.

Kursbeskrivning: Genomgång av nya konstruktioner på 2-takts resp. 4-takts maskiner, överhalning, bedömning av cylindertillstånd, lagerkontroll, omkastningsmekanism, överladdningssystemet, utströmningsventiler, Woodwardregulator, automatikutrustning m m.

Arrangör: Burmeister & Wain, Köpenhamn

Språk: Engelska

15. Målgrupp: Fartygsbefäl med tjänstgöring i fartyg med telefaxanläggning.

Kursbeskrivning: Grundläggande meteorologi och användning av väderkartor med avsikt att ge deltagarna kännedom om hur man på bästa sätt utnyttjar den information som erhålles genom väderfaxsimulatsändningar.

Arrangör: Magnetic AB, Stockholm.

16. Målgrupp: Allt befäl.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall efter kursen vara väl förtrogna med befälets uppgifter att inpassa, utveckla och behålla sig underställd personal,



Eldsläckning med skum och vattendimma vid Saléns brandskyddskurs på Berga.

grundad på kunskap om människan samt förståelse för ansvars- och skyddsfrågor samt ekonomiska frågor ombord.

Arrangör: SAF ALI/RATI.

17. Målgrupp: Fartygsbefäl som ej erhållit radarutbildning tidigare samt fartygsbefäl med äldre certifikat.

Kursbeskrivning: Deltagarna skall efter avslutad kurs ha färdigheter att praktiskt hantera radarapparaten, äga kunskaper om radarns användning för navigering och för undvikande av kollision samt praktiskt kunna utnyttja information erhållen genom radarobservationer.

Arrangör: SÖ.

18. Målgrupp: Fartygsbefäl med grundläggande kunskaper och som innehar radarcertifikat.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna skall efter avslutad kurs vara så tränade att med hjälp av radar kunna navigera och manövrera ett handelsfartyg under stor säkerhet och med normal bryggbemannning även i starkt trafikerade farvatten.

19. Målgrupp: Maskinbefäl med lägst mekanikerexamen enl. äldre läroplan och med vissa kunskaper i elektronik (Ex. SÖ:s veckokurs).

Kursbeskrivning: Att ge kursdeltagarna kunskaper i reglerteknik motsvarande sjöingenjörsexamen enl. 1968 års kursplan. Arrangör: SÖ.

20. Målgrupp: Maskinbefäl med sjöingenjörsexamen enl. 1968 års kursplan samt el-tekniker. Ett års tjänstgöring i EO-fartyg.

Kursbeskrivning: Målet är att göra kursdeltagarna väl förtrogna med den reglertekniska utrustningen i EO-fartyg. Kursen behandlar reglersystemets

uppbyggnad och förekommande systems reglerteknik, felsökning, intrimning m m.

Arrangör: SÖ.

21. Målgrupp: Fartygsbefäl med tjänstgöring i VLCC och ULCC.

Kursbeskrivning: Studier av stora tankfartygs manöverkaraktistika i samband med kustangöring, farledsnavigering, ankring och hamnangöring med hjälp av simulator. (Simulatorn möjliggör även bogserbåts hjälp vid såväl avgång som ankomst till kaj).

Arrangör: Instituut TNO voor Weruidkundige constructies, Delft.

22. Målgrupp: Fartygsbefäl med tjänstgöring eller som kommer att tjänstgöra i 350.000-tons fartyg.

Kursbeskrivning: Kursdeltagarna bör efter genomgången kurs kunna tolka och tillämpa ett fartygs manöverkaraktistika. Bryggpersonalen skall också på ett säkert sätt kunna instrumentnavigera till önskad position, oberoende av störningar från vind och ström. Man tränar också dirigerings av bogserbåtar i samband med egen manövrering.

Arrangör: Statens Skeppsprovvningsanstalt, Göteborg.

23. Målgrupp: Ekonomiföreståndare och övrig intendenturpersonal.

Kursbeskrivning: Kursen behandlar användningen av kemisk/tekniska hjälpmedel för rengöring och underhåll, rationella maskiner och redskap, praktisk golvvård, vård och rengöring av textilier och mattor samt rengöring och underhåll av sanitära utrymmen.

Arrangör: K-G Fjordman AB/Darenas-Facit AB, Göteborg.

Forts. nästa sida

24. Målgrupp: Fartygs- och maskinbefäl samt förhandsmän, tankfartyg.

Kursbeskrivning: Syftet är att ge ingående kunskaper om gällande säkerhetsföreskrifter och om utrustning och skyddsanordningar i samband med transporter av petroleumprodukter.

Arrangör: SÖ.

25. Målgrupp: Maskinbefäl i turbin-tankfartyg.

Kursbeskrivning: Grundläggande kunskaper i turbinanläggningens uppbyggnad, funktion, drift, service och underhåll.

Arrangör: STAL-LAVAL, Finspång.

26. Målgrupp: Maskinchefer och förstemaskinister.

Kursinnehåll: Genomgång av olika faktors inverkan på turbinanläggningens effektivitet och output samt beläggningars och mekaniska skadors påverkan på olika delar av anläggningen. Vidare diskuteras mottrycksvariationer, vibrationer, metoder för läcksökning på kondensor m m.

Arrangör: STAL-LAVAL.

27. Målgrupp: Maskinbefäl i turbin-tankfartyg.

Kursbeskrivning: Genomgång av marina ångpannors konstruktion och funktion, luftförvärmarens konstruktion och funktion, erfarenheter och synpunkter på korrosion och tillsatsmedel etc i samband med bränslen, förbränning och oljeeldning, olika typer av oljebrännare, konstruktion och funktion, automatik- och säkerhetsutrustning, kvalitetskrav på pannvatten och matarvatten samt matarvattenbehandling.

Arrangör: Sv. Maskinverken, Oskarshamn.

28. Målgrupp: Befäl och manskap.

Kursinnehåll: Syftet med träffen är att ge information om nytt vad gäller lagar, förordningar och avtal, att utbyta tankar och erfarenheter mellan kontorsanställd och sjöanställd personal. Informationsträffens program bygger på de rön och önskemål som samlats under halvåret samt ger möjlighet att lära känna personal på olika avdelningar såväl som personalen i fartygen.

Övrig utbildning:

ABF, Sjöfolkets studieavdelning, fortsätter sin kursverksamhet med undervisning under januari och februari.

Intresserade kan vända sig till utbildningsavdelningen som står till tjänst med upplysningar vad gäller ansökningar, ersättning m m.

Utbildningspaket SM 3 och Mk II.

Under höstterminen har ett mycket ringa antal intyg om genomgång och studie av nämnda paket inkommit till utb.-avd. Detta kan ha sin naturliga förklaring p g a rådande förhållanden för tankfartygen. Det är emellertid angeläget påpeka att intyg utfärdas då paketen studerats och att desamma insändes till utb.-avd.

Beträffande Mk II- och SM 3-paketens användning har särskild information sänts ut till varje fartyg.

Hur talar man bäst med rederiet — direkt eller genom kvällspressen?

I två fall har på senare tid anställda i rederiets fartyg vänt sig till kvällspressen med insändare angående förhållanden till sjöss.

I det ena fallet var insändaren införd 7 dagar efter det att rederiet hade lämnat sådana besked till fartyget att insändaren ej längre var aktuell. I det andra fallet var insändaren visserligen undertecknad, men det framgick inte att författaren var ansvarig avdelnings-

chef ombord. Insändaren gällde bestämmelser i kollektivavtalen. Dessa lär näppeligen kunna revideras genom insändare i kvällspressen.

I kvällspressen kan Du *inte* föra en dialog med Din arbetsgivare. Det finns bättre kanaler som leder till säkrare resultat, nämligen

Rederiet — Fackförbundet — Lokala fackklubben!

Kaj Janérus



Toyotas 77:or

Nyligen introducerades 1977 års modeller av Toyota. Programmet omfattar de tre grundmodellerna Corolla, Celica och Corona. Totalt består 77 års program av nio modeller.

En nyhet för året är Corolla 30 med två dörrar. Corolla 30 har bland annat tygklädsel, ljus- och torkarreglage på rattstäng, värmeutsläpp via sidodefrosterna samt värmekanaler till baksätet och strålkastar rengörare med högtrycksspolning. Vidare har Corolla 30 Coupé och Corona utrustats med 5-

växlad låda, vilket innebär minskad bensinförbrukning, lägre ljudnivå och mindre motorslitage.



Toyota Corolla 30, 2 dörrars.

Försäljningsutvecklingen för Toyota i Sverige har varit positiv, från 760 sålda vagnar 1969 till cirka 9.000 i år. Idag rullar drygt 35.000 Toyota-bilar på våra vägar.

1977 års konstlotteri

Konstsektionen inom Kulturför-
eningen vid Salénrederierna förbereder
nu vårens konstutlottning.

Alla ombord- och kontorsanställda
inom Salénrederierna, Saléninvest, Sa-
lénia, SSAB och SRS, inkl. pensionä-
rer, är välkomna att delta. Avgiften är
25 kr. Personalstiftelsen bidrar med
ytterligare 25 kr, och inköp av konst
kan alltså göras för totalt 50 kr per
anmäld deltagare.

Konstverken inköps av en nämnd om
tre personer, som utsetts av Kulturför-
eningens styrelse.

När anmälningstiden utgått och
deltagaravgifterna inkommit, samman-
kallas kontrollanter och vittnen, drag-
ning sker och deltagarna i utlottningen
informerar. Sedan arrangeras en liten
utställning av de inköpta verken på
Salénrederiernas kontor i Stockholm.
Där kan vinnarna preliminärt göra sina
val. Den som fått vinstnummer 1 får

givetvis välja först, nr 2 därefter osv,
men eftersom vi alla har olika smak,
kan också den som har höga vinstnum-
mer få sin önsketavla.

Vinnarlistan presenteras så småning-
om i Salén-Nytt.

Du som vill vara med i 1977 års
konstutlottning, fyll i och skicka in
nedanstående talong till Gösta Eke-
ström, Saléninvest AB, snarast möjligt
och *senast den 31 mars 1977*.

Om Du har Din lön på banklöne-
konto, dras 25 kr på aprillönen.

Ombordanställda och andra som inte
har lön via banklönekonto, ombedes
sätta in 25 kr. på postgirokonto
85 54 43-8, Kulturföreningen vid
Salénrederierna. Inbetalning gäller som
deltagarbevis. Betala gärna samtidigt
som Du skickar in talongen — då blir
det inte glömt. Senast den 30 april skall
beloppet vara oss tillhanda.

Gösta Ekeström
Saléninvest AB
Box 14018
104 40 Stockholm

☐ Jag anmäler mig till konstlotteriet.

Namn:

Adress:

25 kr inbetalas ☐ per postgiro ☐ via banklönekonto

Ny VD i Petroswede

Till ny verkställande direktör i
Petroswede AB efter Arne Carlsson,
som går i pension, har från den 1/1 1977
utsetts Nils Salander, som tidigare var
administrativ direktör i Salénrederier-
na.

Petroswede ägs till 50 % av staten
samt till 20 % av Saléns, 15 % av OK och
50 % vardera av Asea, Johnsons och
KemaNord.



Nils Salander

Fynd för filatelister

Filatelister bland Salén-Nytts lä-
sare får här ett fint tips om frimärken
som kan komma att bli verkliga
rariteter. Det gäller en serie om 12
märken med det gemensamma täck-
namnet "An Artist's View of Tristan
da Cunha", utförda efter förlagor av
den för våra läsare inte helt obekante
konstnären och författaren Roland
Svensson. Märkena är fördelade på 3
utgåvor om 4 märken i vardera.

Serien har redan väckt ett avsevärt
uppsående inom filatelistkretsar, ef-
tersom det anses minst sagt märkligt
att ett av jordens mest isolerade
samhällen långt ute i Sydatlanten har
en "egen artist" som producerat detta
antal varierande scener från deras
enliga ö.

Gibbons "Stamp Monthly", Lon-
don, en av världens största frimärks-
tidningar, kommer att pryda sin
förstasida av januarinumret med ett
av Tristan-motiven. Detta kommer
att ha stor betydelse för öborna,
eftersom det i hög grad stimulerar
försäljningen. Inkomsterna går till
största delen till öns administrations-
fond och kommer på så sätt öborna
till godo.



En av de tre utgåvorna

De som vill ha "First Day Cover"
kan skriva till radiotelegrafisten på
Tristan da Cunha, som tillika är
postmästare — kanske den mest
ansträngande sysslan på ön. Säcker
med post anländer då och då med
fiskefartygen från Cape Town.
Adressen är: Postmaster of Tristan
da Cunha, South Atlantic Ocean.
Via Cape Town, Rep. of South
Africa.

Personalbyte Dubai

"Personalbyte Dubai" har skrivits av Ingemar Norström, som sedan 1972 är anställd i Salénrederierna. Han är till yrket maskiningenjör och har tjänstgjort dels i våra fartyg och dels på rederiets sjöpersonalavdelning och datacentral. Han har tidigare medarbetat i Salén-Nytt samt även i bl a Svensk Sjöfarts Tidning och Nautisk Tidskrift.

Persiska Viken i oktober. Efter etthundrasju dygn i sjön räknar vi återigen en söndag. Inte vilken dag som helst — utan den dagen då det är dags att byta personal ombord. Avmönstringsdag för oss ombord och påmönstringsdag för lika många människor, som är på resa till vårt fartyg.

Denna söndag, liksom alla andra sjösöndagar, serveras stekta ägg, potatis och bacon till frukost. Skinkan är slut. Swimmingpoolens salta och varma vatten eller toppbryggans utsatta solplats utnyttjas av en del, medan andra vilar i sina hytter.

Kanske är det i alla fall resfeber som grasserar idag. På eftermiddagen sätts knän på stinna resväskors lock för att låsen ska kunna knäppas igen. Kvar lämnas plagg som inte behövs mer.

Sent på eftermiddagen styr fartyget rakt mot ögruppen Cuoin Islands, belägen just innanför inloppet till Persiska Viken, vårt teoretiska destinationsmål. Efter etthundrasju dygn har vi återigen seglat in i "Viken" för att hämta en ny last av råolja. Men innan dess ska vi skifta personal ombord. Fartyget passerar syd om ögruppen och girar därefter kraftigt styrbord. Under kursändringen vibrerar hela skrovet. Några man kommer ut på däck för att bese de kala, ljusbruna vulkanöarna. På toppen av den ena ön syns en radiomast. Man ser också några gråvita och kubliknande hus med gluggar som fönster. På ena sidan av den närmast liggande ön störtar klippan rakt ned i havet, medan den motsatta sidan faller i fyrtio graders lutning.

Dyningarna slås sönder mot klippkanterna i vattenbrynet. Luften känns varm. Ändå är det redan i mitten av oktober.

Speedbåten möter

Om några timmar ska solen försvinna nedanför horisonten i väster. Av resan till mötet med den speedbåt, som vi skall möta ute till havs och som skall



Resväskorna packas.

tjänstgöra som medium för ett personalbyte, återstår nu fem och en halv timme.

Strax före åtta på kvällen meddelar radiotelegrafisten i internradion att speedbåten beräknas möta oss om en stund. Arton man och en kvinna släpar sina väskor nedför lejdarna och tar sig ut på däck i riktning babord midskepps. Därute i månskenet och i den varma, fuktiga kvällen blir vi otåliga under den timme som går, innan speedbåten och vårt fartyg når kontakt.

Speedbåten gungar i dyningarna. I ljuset av strålkastare på brygga och däck försöker vi bilda oss en uppfattning om i vilket tillstånd den nyanlända besättningen befinner sig. Den har dels sex timmars båtresa, dels en krävande flygresan bakom sig. En efter en klättrar de upp på lotslejdaren, upp till vårt högt liggande däck. Svettiga, trötta och ännu tagna av sjöresans strapatser är deras första fråga om det finns kall öl ombord. Vår första fråga till dem är hur resan med speedbåten varit. "Djävlig", får vi till svar.

När de nyanlända tagit hand om sina resväskor, placerar vi våra i nätslinget, som ligger utslaget på däck. Tjänstgörande matrosfirar ned slinget till speedbåtens akterdäck.

Överstyrman ställer sig vid lotslejdaren och ropar "ok". Han menar att det är dags att påbörja nedstigningen.

Allteftersom vi passerar och tar honom i hand och säger tack och adjö, ropar han våra namn. En styrman prickar av oss på besättningslistan. Ingen ska bli akterseglad.

Nere vid havsytan gungar speedbåten i dyningarna. Dess befälhavare rusar och bromsar motorerna i avsikt att parera avståndet till lotslejdaren.

En arabisk matros står på fördäck och tar emot oss när det avgörande hoppet görs från lejdaren ned till däck. Det är halt av saltvatten och någon åker kana ett ögonblick, men den arabiske matrosen känner sitt ansvar. Han har redan ett stabilt grepp om den hoppandes ena arm.

Inne i den inte alltför rymliga kabinen hindras vi av de fördragna fönstergardinerna att se "frigörelsens ögonblick".

Speedbåten ska också hämta en norsk besättning från ett fartyg, som ligger en halvtimme efter oss i tid, sägs det. Det visar sig att det bara är fråga om ett par man och vi anpassar oss snabbt till dem i den gemensamma miljön.

Sjösjuka

Inför resan har de som så önskat kunnat göra smörgåsar att ta med sig. De äts i början av sjöturen. Bäst så, resonerar någon, för snart nog kan sjösjukan infinna sig. Speedbåtens

häftiga rörelser i dyningarna känns ovant för oss. Den förste som drabbas tar sig fram i riktning mot minitoaletten. Han öppnar fel dörr och spy rakt in i besättningens sovkabin. De låter honom tömma maginnehållet utan invändning. Någon bland vår egen besättning tar sig fram till den sjuke och håller i honom så att han inte ska falla och skada sig. Två man lämnar sina sittplatser och erbjuder den sjösjuke att ligga ned på bänken trots att det är ganska trångt. Ett exempel på grupp-gemenskap.

Lukten av magsäcksvätska sitter i en stund och passerar genom kylfläkten och ut till oss. Den nedkylda luften får oss att frysa i värmen, och nattimmarna går långsamt.

Ankomst Dubai

Klockan börjar bli halv fem på morgonen då vi saktar ner farten och stilla passerar in genom Dubais hamnanläggningar. Det är fortfarande nattmörker. Svettiga och trötta avvaktar vi tullens och rederiagentens kontroll av

våra handlingar. Genom öppna fönster i den väntande, trånga bussen lyfter vi in våra resväskor. Bussresan till hotellet tar tjugo minuter. Information saknas huruvida vi ska utspisas, resa vidare eller ges sovservice.

På hotellet finns inga rum disponibla, eftersom en annan utländsk besättning först ska utrymma sina rum. Efter knappt en timmes väntan sover dock våra nitton väldisciplinerade sjömän. Sovtiden blir bara ett par timmar lång, då en vänlig röst väcker oss via rumstelefoner. Frukosten är snabbt aväten och samma manöver som för några timmar sen upprepas med resväskor genom öppna bussfönster. Solvärmens och trängseln i bussen ökar våra kroppars vätskeavgång och vi sukter efter en kall dryck på flygplatsen i Dubai.

Någon uttalar en reflexion att om den hittillsvarande resan vore en charterresa, så... men vi är ju garvat, resvant sjöfolk och ingen uttalar något avancerat gnäll.

När flygplanet lyfter är den bekvä-

mare delen av vår långa hemresa påbörjad. Kylta drycker hinner serveras innan mellanlandningen i Kuwait. I Athen blir planet en timme försenat på grund av att man av misstag släppt ombord för många passagerare. I Zürich telefonerar några man hem och aviserar sin ankomst.

En sjömans önskan: 8 grader plus och duggregn.

Under resan har en skeppskamrat uttalat en önskan om att det helst bör vara 8 grader och duggregn vid hemkomsten. Anledningen till denna kanske märkliga önskan, är naturligtvis de bakomliggande etthundrasju dygnen på varma vatten. Innan planet går ned för landning på Arlanda bekräftar flygkaptenen att temperaturen stämmer men att det "bara" är mulet.

Ett par av våra finländska skeppskamrater ska fortsätta med samma plan till Helsingfors och vidare med tåg och buss in i landet. Tidigare under resan har andra medlemmar av vår besättning bytt till flygförbindelser till hemorter i andra länder på jordklotet. Avskeds-hälsningar: "Hej då. Vi ses väl så småningom på någon båt någonstans." Ett handslag och en trött nick med huvudet är bekräftelse nog på gott sjömannskap och samförstånd.

Gulbruna löv som flyger i vinden eller som redan hamnat på marken upplevs som något nytt. Himmel och hav i all ära. Men höstmiljön här hemma känns riktig och välkomnande.

Återanpassningen har börjat.



Dags att ta adjö och börja den långa hemresan.

Fackliga nyheter

Vid årsmöte med HTF-klubben vid Salénrederierna och ordinarie fullmäktigemöte med STK har följande nya styrelser valts:

STK: Sixten Ackermack, ordf., Siw Adolfsson, 1:e vice ordf., Benny Fahlstadius, 2:e vice ordf., samt Ingrid Regnell, Lennart Andersson, Gerd Lybäck och Fred Welander. Till styrelsesuppleanter valdes Inge Digrell, Bengt Eriksson, Bo Jämtin och Göran Norrthon.

HTF-klubben: Per Linnman, ordf., Bengt Bjernhager, studieombud, Anita Ryman, vice ordf., samt Ulrika Wahlberg, Hans-Göran Gustafsson och Bjarne Hallqvist. Till styrelsesuppleanter valdes Gunilla Jansson och Eivor Hultman.

50 år sedan Sven Salén vann Guldpokalen

1977 är det 50 år sedan svensk segelsport firade en av sina största triumfer genom tiderna. Sven Salén med sin nybyggda May-Be vann den åtrådda Guldpokalen och blev med en gång ett känt namn i hela den seglande världen.

Tidigare under 1927 hade Sven Salén vid seglingar i Genua utprovat sin egen variant av ballongflocken, som skulle visa sig så effektiv att den omedelbart slog igenom och fick namnet genuaflock.

I Guldpokal-seglingarna i Oyester Bay kom slutstriden att stå mellan fyra nordiska båtar, som hade vunnit två segrar var. Avgörandet skulle stå vid nästa dags segling. I sin bok "Episoder" berättar Sven Salén själv därom:

— Starten skulle bli nervös. Plötsligt, som jag satt där i båten, fick jag se en gammal korgstol som låg och gungade på vattnet. Vi fiskade upp den och placerade den i sittbrunnen och där satte jag mig i den, slog upp dagens tidning och låtsades läsa den till de omkringvarande båtarnas stora förvåning över "the crazy Swede". Men jag satt lugnt kvar och gnolade en stump, tills femminutersskottet gick. Då fick korgstolen segla för sig själv igen. Vinden var svag, och den slutliga segern vanns med hjälp av den nya lättvindsspinnaker, som jag låtit sy av tunnaste fallskärmsduk, och med ny skärning. Även detta segel blev därefter alle mans egendom.



Efter att ha vunnit Guldpokalen – svensk segelsports största triumf – tilldelades Sven Salén Svenska Dagbladets guldmedalj.



May-Be I i Long Island Sound.

Namnet Sven Salén är välbekant inte bara inom shipping utan även bland kappseglare världen över. Efter den första stora triumfen i Guldpokalseglingarna 1927 hade Sven Salén under årens lopp många segerrika båtar och vann ytterligare ett antal in-teckningar i Guldpokalen.

Svensk segelsport står nu inför ännu ett stort, spännande äventyr: striden om America's Cup nästa år. Med tanke på den seglartradition, som finns inom Salénrederierna och det stora intresse som sporten omfattas av bland företags anställda, vill vi gärna i Salén-Nytts julnummer berätta något om denna svensk segelsports senaste stora utmaning.

America's Cup – svensk segelsports största utmaning

Giganternas envig

America's Cup — världens mest åtrådda seglartrofé — har fått sitt namn efter skonaren America, som 1851 kom till England för att delta i en kappsegling runt Isle of Wight. Åtta skonare och sex kuttrar ställde upp mot henne men hade ingen chans, trots att America blev sist i starten.

Som allra största blev dessa havens ståtliga jakthundar under seklets första decennier, då den engelska te-kungen Lipton med sina jakter Shamrock I–V kämpade tappert men förgäves.

Hittills — sedan 1851 — har ingen utmanare lyckats beröva USA Cupen. Den står kvar i amerikansk ägo.

Striden om America's Cup har alltid formen av en tvekamp mellan utmanare och försvarare. För denna kamp konstrueras ständigt allt större och större fartyg. För att bredda underlaget av goda utmanare omarbetades reglerna för mindre båtar.

1956 fastställdes den nuvarande sk 12-metersklassen att gälla. Till lättnad slopades också den tidigare bestämmelsen att båtarna på egen köl skulle förflytta sig till tävlingsplatsen. Där emot gäller fortfarande, att deltagande båtar måste vara konstruerade och byggda i hemlandet för den utmanande klubben.

Stor svensk satsning

År 1974 inlämnade GKSS i Göteborg den svenska utmaningen till 1977 års tävling och ett minutiöst förberedelsearbete igångsattes. För att möjliggöra det svenska deltagandet har en lång rad svenska företag slutit upp bakom den svenska utmaningen i en gemensam satsning.

1974 påbörjades konstruktionen av utmanarbåten och under hösten 1975 kunde själva bygget påbörjas i det numera tillåtna byggnadsmaterialet aluminium.

I "hemlighuset", en rigoröst bevakad byggnadshall i Stenungsund, växte nu den svenska tolvan fram med hjälp av det bästa som Sverige har kunnat mönstra av teknik och material, och i augusti i år var hon klar för sjösättning.

Som högste beskyddare av det svenska utmanarprojektet har Konungen ställt sig. Båten döptes till Sverige av drottning Silvia vid en ceremoni den 1 september.

Teamwork — eller envælde?

Från projektering till färdigbygge, från planering till marknadsföring, och i all synnerhet från träning till den slutligen genomförda seglingen är — och blir — hela projektet ett styvt genomfört lagarbete på skilda nivåer.



Sverige under träningssegling. Framför skymtar sparringpartnern Columbia.

Och dock är det kring en enda person som det mesta rör sig — den välkände båtkonstruktören och tävlingssegelaren Pelle Petterson.

Det ursprungliga initiativet till utmaningen i America's Cup togs av Pelle Petterson och hans båda seglarpartners Lars Wilund och Stellan Westerdahl. I arbetskommittén ingår Lars Bergenhem, Pelle Gedda, Christer Salén och Lars Åhrén. Utmanarprojektets styrelse består av Pehr G. Gyllenhammar, Hans Blenner, Björn Wahlström, Gunnar Dahlsten, Pelle Petterson, Peter Walenberg och Alf Åkerman.

Sverige tränas

Så snart utmaningen var ett faktum inköptes den vinnande båten från America's Cup 1958, Columbia, för att tjäna som sparringpartner åt Sverige. Columbia kom hit 1975 och seglades under sensommaren och hösten.

Självfallet är, att hur mycket som än hänger på båtens konstruktion så är det i sista hand rorsman och besättning på båten som avgör hur resultatet skall bli. Enligt samstämmiga utsagor finns ingen person bättre lämpad för att leda och inspirera sin besättning än Pelle Petterson. "Han är en självklar auktoritet i besättningens ögon. Alla vet att han är bäst. Honom gör man sitt bästa för" säger en mångårig tävlingspartner.

Själv säger Pelle om sina chanser: "Under de snabba taktiska manövrar det blir tal om under en matchracingsegling är det viktigt att rorsmannen äger en exakt kännedom om båtens kapacitet. Som konstruktör av den båt jag kommer att segla har jag en oerhört grundlig kännedom om vad båten klarar av. Det är en ovärderlig fördel."

Utmaningen

I december 1976 tas Sverige upp för justeringar. Svårigheter har förekom-

mit, erfarenheter har vunnits. Allt skall åtgärdas till dess hon sjösätts igen i mars 1977. Överskeppningen till Newport, tävlingsplatsen, sker sedan i mitten av juni med ett Salénfartyg, men först sedan sluttrimning skett in i det sista.

Under juni—juli möts de amerikanska båtarna — troligen sju, åtta stycken — för att göra upp om vem skall försvara USA:s färger. Sverige skall i sin tur tävla med England, Frankrike och Australien om att få bli den slutliga utmanaren i finalen den 13 september 1977. Varje båt skall enligt statuterna segla för en saltvattensbaserad klubb. Den svenska utmanaren är Göteborgs Kungliga Segelsällskap, GKSS. Sedan november i år är Christer Salén dess ordförande. Att sedan de satsande företagen och alla seglarvänner hoppas Sveriges deltagande skall ge vårt land respekt och good-will ligger i öppen dager.

Spännande bok om America's Cup

För den som vill smaka på något av den spänning, som kommer att gripa varje seglingsintresserad svensk under sensommaren 1977, vill vi hänvisa till något så ovanligt i detta sammanhang som en fullfjädrad thriller.

"Uppdrag Pater Noster", av författarteamet Evert Lundström och Lars Hesslind från Göteborg, heter boken. Förutom det kriminella inslaget, som man hoppas skall helt saknas i verkligheten, är hela händelseförloppet kring America's Cup det som i detalj beskrives, med det hemlighetsfulla bygget, med besättningsurvalet, träningen av de bägge båtarna på hemmaplan — och slutligen den verkliga finalseglingen i Newport, USA. Den ger en god bas för att följa händelserna kring den otroliga Cup'en. Skall den bli "Sveriges"?

Sista turen

Salén-Nytts redaktör bad mig nyligen att skriva några rader om senaste resan till sjöss, som även således skulle bli min sista som befälhavare i Salénrederierna.

Visst kan man stå till tjänst med ett litet inlägg, som då tar formen av en liten resumé av vad man egentligen hinner med på en 4-månaders tjänstgöringsperiod.

Nåväl, vi kan börja i Göteborg ombord m/s Snow Flake, ett av världens största och snabbaste kylfartyg. Alla våra 22 lastrum fylls med Volvobilar, 634 st. De stuvade inte särskilt bra med sina utstående bumpers. Resan över Atlanten går med god fart och hyggligt väder. Bilarna lossas i Texas i gott och oskadat skick.

Så går vi norrut mot Canada. I Saint John (N.B.) väntar potatis. Men det blir mest vi som väntar. Det går över jul och nyår innan lasten är inne. Men det är ju många helgdagar och kanadensarna lägger väl inte ner hela sin själ precis för att se till lasten. Det är iskallt ibland, ner mot minus 20–25 Celsius. Vi har det varmare hemma. Ett mycket kraftigt tidvatten, variation upp till 8 meter, åstadkommer även en del besvärigheter. Ett pappersbruk vid den lilla floden förorenar vattnet i hög grad, men man är stolt över sitt vattenfall. Det lär vara världens enda "reversible falls". Vattnet forslar således båda vägarna, följer tidvattnet.



Kapten Henning på bryggan när Snow Flake passerar genom Magellans sund med snöklädda fjäll i bakgrunden.

En av de första dagarna i januari har vi i alla fall lasten inne och vänder stäven mot varmare breddgrader. I Rio de Janeiro fyller vi på bunkerförrådet. Nästa anhalt är Montevideo i Uruguay, en stad som förfallit och förändrats. För cirka 17 år sedan var jag där med Cayman, också med en potatislast, men den gången från Neapel. Bilparken var tydligen densamma som då, några nya bilar hade knappast kommit till, så det

var mest en samling gammalt skrot som seglade omkring på gatorna. Ungefär halva potatislasten går iland, därefter står turen till Argentina.

Vi tar oss upp för La Plata och dess fortsättning i floden Parana. Det är mycket grunt och oftast kryper vi på botten i slammet. Det mest brandgula slam man någonsin sett. I Rosario väntar man på vår resterande last. Stuvarna jobbar tre timmar, därefter tas nya gäng ut. Det ser ut ungefär som i filmen Storstadshamn. Fackföreningsgubbarna ställer sig nere vid landgången och pekar ut dem som ska få äran tjäna ihop ett par hundra pesos, ungefär ett par tiotus i svenska pengar.

De ombord som har dollar gör goda affärer, peson faller varje dag. Men det är ingen svartabörs kurs utan fri kurs som även bankerna följer.

De som har det tristast är säkerligen lastbilschaufförerna. De bor hela tiden i sin lilla förarkabin. När det inte är någon lossning, exempelvis lördag till måndag, måste de ha särskilt tråkigt. I synnerhet när en brännande sol steker.

Potatisen lossas på stora lastbilar, en och annan Volvo syns till. Liksom i Montevideo går det ungefär en vecka innan säckarna med potatis lossas. Därefter hasar vi oss ner för floden igen, och ute till havs blir det kurs söderöver.

Därefter genom Magellans sund. Ett ödsligt farvatten, med många snöklädda toppar trots att det är sommar där nere nu. Flammor från oljekällor hälsar oss välkomna. Det finns tydligen mycket olja i dessa trakter, som kommer både Chile och Argentina tillgodo. Båda ländernas territorier når inloppet till sundet på Atlantsidan.

Staden Punta Arenas mitt i sundet har vuxit sedan sist jag gick igenom för en fem år sedan med San Bruno. Där finns till och med ett skrytsamt höghus. Det är många snäva krökar i sundet, men gott om vatten. Lots behöver vi inte nu men går man innanför öarna på Chiles västkust är lotshjälp obligatorisk.

I havet på västsidan är det inte mycket trafik. Man ser sällan något fartyg. Vi tänker ta oss en titt på Robinson Crusoes ö men det är natt när vi går förbi, och Fredag hade vi väl i alla fall inte sett eftersom det var torsdag.

Vädret är fint och vi avnjuter ett grillparty på däck. Svante och gnisten trakterar dragspel respektive gitarr till allas förnöjelse. I Ecuador, Puerto Bolivar och Guayaquil som hamnarna heter, lastar vi bananer. Sega ynglingar



Bananlastning i Guayaquil sker delvis manuellt.

bär kartongerna på sina axlar ända långt ner i lastrummen där de stuvade. Det går åt ett stort gäng, enligt uppgift 420 man. Naturligtvis skulle det gå snabbare och lättare om man satte in en del teknisk utrustning som löpande band och dylikt, men då skulle minst 300 man bli utan jobb.

Resan upp till Los Angeles går på mindre än en vecka. Ekvatorn passeras, men nu för tiden är det knappast någon som bryr sig om den gamla traditionen med linjedop. Havet är blått och luften ren, naturen är väl inte så förstörd som många vill påstå, n.b. om man håller sig ute till havs. Men när man närmar sig det kaliforniska fastlandet förändras bilden. Smog hänger över samhällena, så man förstår inte riktigt hur folk kan uthärda.

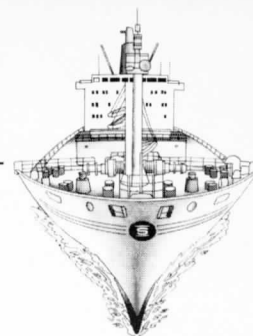
Banankartongerna lossas med hjälp av elevatorer som sänkes ner i lastrummen. På cirka två dagar har de 250.000 kartongerna stuvats in i kyltruckar för distribution till olika delar av det stora landet.

Ferdinand Henning

Saléns rederianställda fartygspersonal

Kylrederiet

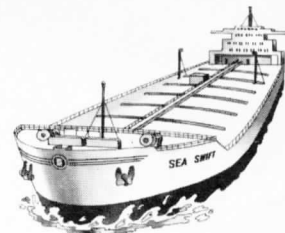
	ANTILOPE	ARAWAK	ARGONAUT	ARIEL
Befälhavare	B Gröndal	J Rundqvist	R Björkman	G Kroon
Överstyrman	E Johnsson	B Lindström	S Bragesson	H-G Karlström
2:e styrman	I Nurminen	B Bjurström	J Steingrimsson	M Lindqvist
3:e styrman	E Bergenmalm	A Björnberg	B Ekblom	R Wilhelmsson
Telegrafist	A Bååw	M Bjurström	A Myrseth	R Grönqvist
Maskinchef	A Wärners	O Andreassen	A Leman	R Rikberg
1:e maskinist	R Bergbo	H Granström	K Myrseth	B Larsson
2:e maskinist	K-H Kvarnström	H Tomminska	S Engstrand	G Grönqvist
3:e maskinist	S Westerlund	M Blomstrand	Ch Andersson	H Rahm
4:e maskinist				L-O Andersson
Kylmaskinist	A Schubert	F Lindström	R Fritzell	C Johansson
Maskinbefälsassistent	M Reimbert			
Ekonomiföreståndare	Å Saming	U Gullberg	N Nilsson	G Feneberg
Kock	P Werffeli	G Serngård	C-E Karlsson	M Martins
Mässman	D Lopez Dos Reis	A Ahlberg	K Lindgren	K Genell
Mässman	E Byman	J Barreiros	I Jägenius	O Olsson
Mässman	M Palmisani	L Larsson	O Mahmoud Mohammed	M Salonen
Mässman	M Neves	E Lindström	E Berglund	T S Jong
Båtsman	J Larsen	R Rissanen	C Björkman	R Isaksson
Timmerman	G Svensson	R Rissanen		E Bjursell
Matros	S Norgren	T Karlsson	O Cordero	C Hasselblad
Matros	L-E Gustafsson	K Liljendahl	A Blanco Santos	A Kristensen
Matros	P-O Nielsen	J-E Magnusson	S-E Eriksson	J-E Hammarström
Lättmatros	D Theodorsson	matros/K Nikander	U Lundström	M Nilsson
Lättmatros	matros/E Karabacak	T Nilsson	R Pettersson	R Almström
Lättmatros	J Brehmmar			
Jungman	R Olsson	J Routiainen	C Thelning	J Nielsen
Jungman		B Jakobsson	M Bergström	K Melander
Elektriker	A Hellström	P Helenius	L-E Bohman	B Larsson
Reparatör	R Einarrsson	P Robinsson	R Lundin	B Jansson
Motorman	J Truedsson	M Baf	A Granlund	I Palcat
Motorman	F Vigh	B Wetselaar	H Wideman	J Lehtinen
Motorman		J Tubio Lopez	B Lundberg	K I Granell
Motorelev	B Brämare	L Ohlsson		M Edlund
	ATLANTIDE	SAN BENITO	SAN BLAS	SAN BRUNO
Befälhavare	K J Melander	S Eliasson	H Östberg	G Skantze
Överstyrman	A Wallbom	L Söderberg	C-G Sörensson	A Bengtsson
2:e styrman	A Kvarnudd	S Blixt	R Forsberg	K-E Koistinen
3:e styrman	T Hedskog	L Andersson	C-O Carlsson	K Granlund
Telegrafist	M Sandberg	A-L Avin	B Forsberg	T Björck
Maskinchef	H Lindberg	L Devrér	P Danielson	K-E Pettersson
1:e maskinist	R Doverbratt	J Ernheimer	M Snellman	L Danielsson
2:e maskinist	T Å Nordlund	B Sonesson	L Eriksson	S Brundin
3:e maskinist	U Olofsson	C Nilsson	B Bodin	G Spellier
4:e maskinist	R Tuomola			
Kylmaskinist	A Johnsson	W Lux	O Danielsson	S Carlsson
Elektroingenjör		L Persson	K Berg	G Paulsen
Ekonomiföreståndare	S Gellberg	B Ekström	P Rinta-Koski	Å Eskilsson
Kock	Hj Danielsson	B Forsman	Ch Juntti	O Larsson
Mässman	B Hrubec	R Nava Jr	S Möller	A Falcones-Yagual
Mässman	A Milevoj	R Manlulu	P Carlsson	C Berglund
Mässman	P Pitkänen	B Kadama	P Pernitt	B Ekström
Mässman	L Viherlaakso	A Holmén	G Jonsson	M Söderwall
Mässman	T Fransson			
Båtsman	S Josefsson	C Nordberg	B Karlsson	B Norlén
Timmerman	G Micheler			
Matros	J Alvares Fernandez	K Kaattari	M Carlsson	M Kivijärvi
Matros	L-O Larsson	B Löfstedt	R Buchman	R Daniel Pereira
Matros	M Anvelt	T Törnqvist	P-O Fossbo	K-O Granlund
Lättmatros	R Hansson	mtr K Johnson	A Lundberg	mtr A Fernandez Meis
Lättmatros	P Holmberg	mtr M Bengtsson	M Johansson	S Sjöberg
Lättmatros		L Thornér	C-E Jensen	
Jungman	U Herlin	Imtr L Eriksson	S Ekblom	J-O Hedblom
Elektriker	J Ax			
Reparatör	S-E Klasér	L Becker	B Harila	A Käck
Motorman	K Björkman	L Josefsson	T Olsson	R Andersson
Motorman	C Leander	M Adolfsson	S Gustafsson	T Andersson
Motorelev	A Lindqvist	O Skoglund	C-J Löunat	K Gustafsson



	SNOW BALL	SNOW CRYSTAL	SNOW DRIFT	SNOW FLAKE
Befälhavare	J-O Nilsson	R Freiman	B Hökstrand	K Karlsson
Överstyrman	R Grann	A Svensson	J Antonsen	A Ödman
2:e styrman	A Lundqvist	L Svedlund	S Persson	G Rennerfelt
3:e styrman	R Johnsen	E Sjöberg	C-M Krokstedt	L Kämpe
Telegrafist	E Reivilä	F Sundström	T Johansson	R Lausen
Maskinchef	S Burman	L-G Lindström	B Hellbom	S Svensson
1:e maskinist	R Bengtsson	L Larsson	R Jaasund	B Lindkvist
2:e maskinist	E Vidén	B Bergman	G de Capretz	T Landell
3:e maskinist	L Belfrage	N Nyman	M Grind	R Sjöo
Kylmaskinist	P-O Olsson	B Andersson	T Gunnarsson	K Westerberg
Kylmaskinist			L Persson	S Nordin
Elektroingenjör	A Willför	A Liljebld	C Hellgin	R Nielsen
Maskinbefälsassistent		H-E Emanuelsson		
Ekonomiföreståndare	S Elenius	S Kristiansson	R Karlsson	C Magnusson
Kock	S Blomberg	F König	G Ullstrand	H Illman
Mässman	S Ru'ar	S Mårtensson	Y Carlsson	M Wisén
Mässman	K Jansvik	P Malm	A-L Salomonsson	E-M Carlsson
Mässman	I Nordquist	E Duarte-Lima	K Nordenswan	A Manuel Medina
Mässman	B-M Anderbo	G Ach	M Jansson	R Pakkanen
Mässman	Ch Liljegren			
Båtsman	J Å Persson	O Ach	O Mägi	B Söderholm
Matros	S Glans	R Bramford	A Hopland	G Olofsson
Matros	E Svensson	G Liljehammar	J Nilsson	P Monfors
Matros		B Granlund	G Hofvander	F Karlsson
Lättmatros	U Strömberg	O Swedmark	P Stenvall	S Håkansson
Lättmatros	mtr B Wiktorsson	H Hjelm	K Lindström	I Bohlman
Lättmatros	M Backe			
Jungman	P Sporrang	J Nurminen	S-I Bengtsson	Ch Johnsson
Jungman	C Davidsson	A Hedlund	L Steen	H Helgasson
Reparatör	T Nordquist	H Herdler	W Andersen	H Eriksson
Motorman	K Svenman	B Sjöberg	G Green	J Ekstrand
Motorman	B K Berg	J Flood	F Österberg	J Jakén
Motorman	Ch Nilsson			K Norén
Motorelev	T Broman	A Larsen	S Hellsén	M Karlsson
	SNOW FLOWER	SNOW HILL	SNOW LAND	SNOW STORM
Befälhavare	U Agnér	B Bennmo	G Williamsson	L Berntson
Överstyrman	I Hansson	A Thörngren	S-O Widigsson	L-G Larsson
2:e styrman	B Torstensson	B Franchell	M Björnsta	T Karlsson
3:e styrman	B Grundström	G Timén	P Harjulahti	T Nerme
Telegrafist	G Boman	S-O Fredriksson	L Lundgren	S Weckman
Maskinchef	N Cassel	J Rutgersson	R Ejdne	F Andersson
1:e maskinist	G Ångerby	B Eriksen	K-G Olsen	S Koivisto
2:e maskinist	J Arntzen	C-O Brink	T Lundgren	I Svensson
3:e maskinist	L Axelsson	J Persson	J-O Hjortsberg	B Sahlqvist
Kylmaskinist	T Andersen	O Austvik	H Siniaas	S Andersson
Elektroingenjör	K Larsson	B Wigström	P-I Lausen	E Strömberg
Maskinbefälsassistent	L Cronberg			
Ekonomiföreståndare	R Österberg	L Josenby	P Nyström	E Hansson
Kock	H Lassila	J Graml	L Bergelin	K-G Lundqvist
Mässman	T Andersson	L Bengtsson	A-L Carlsson	I Johansson
Mässman	I Johansson	U Larsson	K Nyström	M Danielsson
Mässman	T Berg	E-B Nilsson	M Cajaljal	H-W Kwok
Mässman	T Vogels	A N-Wigström	B Persson	S Lundberg
Mässman	M Andersson			P-O Bergman
Båtsman	E Lempinen	A Eriksson	K Hermansson	T Lundin
Matros	L Dahlström	H Karlsson	E Sjöstrand	A Domingo
Matros	D Johansson	A Johansson	G Gonzales-Callero	L Vesterberg
Matros	R Andersson	M Ringius	B Nyström	B-Å Fredriksson
Lättmatros	P Bergman	A Stålborg	K Mattsson	mtr M Carlsson
Lättmatros	T Norén	L Fredriksson	K Lövgren	mtr U Vainionpää
Lättmatros	C Graucob			H Kalsnes
Jungman	H Rylander	W von Essen	L-Ch Hermelin	R Gullmarstam
Jungman	H Welz	M Nilsson	L Eriksson	
Reparatör	L Persson	J Trägar	J Hörringsen	B Haglund
Motorman	F Nilsson	H Kvarnström	T Gladh	P Andersson
Motorman	J Randberg	T Stensson	V Kerstens	R Ödmark
Motorman		P Rosenberg		R Svanholm
Motorelev	K Eriksson	G Andersson	O Kumerius	A Olsson

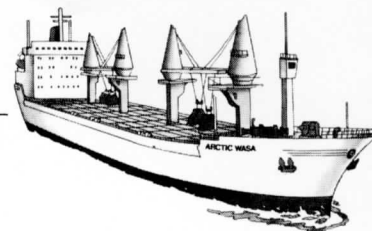
Tankrederiet

Befälhavare Överstyrman 2:e styrman 2:e styrman jr Extra styrman Telegrafist Tel. elev Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist jr Extra maskinist Elektroingenjör Elektroingenjör Öt. 2:e maskinist/FFM Ekonomiföreståndare 1:e kock 2:e kock Mässman Mässman Mässman Mässman Båtsman Matros Matros Matros Matros Matros Matros Lättmatros Elektriker Reparatör Pumpman Eldare Eldare Eldare Eldare	SEA SAINT S Nilsson B Friman P Skårstedt S Raudberget E Rasmussen L Ohrne C-E Mannerheim S Flodin S Fredriksson F Andersson H Landberg K-E Björkman B Ottosson S Buer S de la Waux S Zetterberg G Salazar A Khairi V Lind U-S Andersson B Sandvik O Hansson B Regnden B Zikovic Ch Jönsson S Adam Jibril M Ödman J Fust J Andersson J Verdejo Ruiz K Melander A Andersson	SEA SAPPHIRE S Lindehoff R Larsson V Björkroos C-G Olausson V Soldarev B Shilling C Rosengren F Teller G Ohman/H Landa S Berglund S Lemiesevski C-G Westerlund B Andersson S Sandell S Ringqvist A Obied G Lino S Wulff H Doucette A Pusole Mc Keating D Nilsson L Hall K Haavisto P Andersson J Larsson C Verzeegnassi A Millo/Lundberg S Håkansson/Lindros E Mets M Fredriksson K Wong G Bengtson	SEA SCOUT C-E Dahlberg P Andersson H Thoren L Stockhaus B Fransson E Hägglund L Bergström B Jörgensen C Nygren E Börjesson B Nordh B Berger I Myrberg D Beskow U Lundell B Neumann K Berggren E Heinstedt A Texeira L Ghergorina E Ink P Ronquillo J Santar Seminario A Rajab Soud P Giacomo S Sarin J Bergman M Rosell A Carlsson J Eklund I Olofsson T Vevicopoulos I Bergholtz G Staedman	SEA SCAPE M Månsson W Elg P Hogedal T Wolkert W Carling J Simonides K Menes G Rogström A Lunde M Liljendahl L Thörn G Olsson L Johansson U Ibsch Y Tawfik H Hamza P Perez Llobel K Jennersson A Lopez M Morais Chantre J Jönsson T Årthun R Agnello P Rovalt T Vartiainen A Bulens A Davila Rio A Shehata L Lozano Robles
Befälhavare Överstyrman 2:e styrman 2:e styrman jr Extra styrman Telegrafist Maskinchef 1:e maskinist 2:e maskinist 2:e maskinist jr Extra maskinist Elektroingenjör Öt. 2:e maskinist/FFM Ekonomiföreståndare 1:e kock 2:e kock Mässman Mässman Mässman Mässman Båtsman Matros Matros Matros Matros Matros Matros Reparatör Pumpman Eldare Eldare Eldare	SEA SERENADE L Sjöberg L Wennberg E Jonsson Ch Jönsson U Jonsson K Wolf H Lehti H Hansen K Palmqvist C Sundström R Norell Å Ohlson H Säre B Norling S Nilsson K Olsson R Guilherme M Karlsson I Lehmann K Johansson K Holmström J Blomqvist B Jenderman R Blomqvist H Paulsson K Nielsen S-E Svensson K-E Thor O Rodriguez F Öholm H Osman H Fransson	SEA SERPENT S Stenersby H Granberg K Krantz Å Lindqvist B Sjöström L Lindstam Å Berglund K Liljeblad B Johans L Nilsson E Söderqvist S Pettersson J Lignell R Carlsson R Candia C Liljeblad A Abrahamsson H Taha E Olofsson R Aceveda K Fransson K Dahl A Campanella W Sumbera E Ginlund G Molander R Nordlander	SEA SOLDIER N Ählin S Brundin B Gustavsson K Palmqvist/Söder G Kärrhagen R Hermansson B Björlycke L Nordberg C Björklund P-O Linde S Selim Y Mohamed P Sjöblom A Kruus G Ek S Korhonen Z Luciano F Teira Pouso	SEA SPLENDOR H Nyman L Lundqvist S von Barth C Fagerstedt T Lacey E Grundsten G Kucer E Algotsson O Birgersson A Lillman S Forsberg B Weckström P Czajkowski K Porthman J Stålhandske C Andersson E Bakker Ch McCandless K Forsman J Mendez Prieto V Magas J Calvino O Hurme Ch Nordh S Karlsson S Haglund A Hermansson R Höglund L Johansson M Cronemark H Krakau



	SEA STRATUS	SEA SWAN	SEA SWIFT	SEA SYMPHONY
Befälhavare	A Englund	J Gustafsson	U Hermanson	S Dahlqvist
Överstyrman	B Lundgren	H Hermansson	L Sjölin	K Hertz
2:e styrman	S Johansson	P Johansson	S Ekstrand	K Hallquist
2:e styrman jr		G Svantesson	R Sandberg	J Inkiö
Extra styrman	G Edvardsson	R Staaf		
Telegrafist	T Grip	U Wiberg	I Dahlblom	I Ryden
Maskinchef	Ch Heikell	S Olsson	J Nordström	J Jonson
1:e maskinist	J Andersson	E Heidenholm	H Sandell	P Andersson
2:e maskinist	R Eklund	E Green	J Hansen	G Östman
2:e maskinist jr	R Carlström	B Stahlin	P Kytökangas	L Linder
Extra maskinist	H Thiel		K Björk	T Laurtzen
Elektroingenjör	H Edtmayr	G Tulldahl	S Larsson	S Sandberg
	A Pirttivesi			
Öt. 2:e maskinist/FFM	B Krusell	A Antkowiak	O Karlsson	A Hovenäs
Ekonomiföreståndare	G Bladh	T Vilhelmsson	B Weckmann	L Stoor
1:e kock	A Cabrera	Th Hrboka		H Wong
2:e kock	C Hillman	H Hegazi	L Antonio Gonzales	Yew Fook Wong
Mässman	Chin heng koh	B Olofsson	M Issa	A Ibrahim
Mässman	Chin leok leo	D Hadidi	Koh Chin Heng	T Ban
Mässman	A Eldaw			
Mässman	Ch Olsson	R Wilhelmsson	J Machlus	W Szuszkiewicz
Båtsman	H Hansson	Å Persson	J Andersson	C-H Elfman
Matros	L Nordin	M Vucelic	Ch Ahlbäck	R Pedersen
Matros	T Frank	L Laeger	V Bura	B Kronlund
Matros	R Kronshäll		R Svålas	A Romero Perez
Matros	H Kanerva		G Olofsson	P Salmela
Matros	A Blomqvist		R Fernandez	
Matros	L Miljenko		A Arcos	
Matros			S Pålsson	
Lättmatros	A Magneklint			
Lättmatros	M Fredriksson			
Elektriker	A Op den Kamp	H Barth	B Greman	B Rosbäck
Reparatör	D Brunner	G Berglund	L Leidzen	G Olsson
Pumpman	R Sundström	M Surijan	C Echevarrieta	K Johansson
Eldare	C Larsson	A Terzaghi	P Ferrera	M Fettig
Eldare	L Karlsson	M Kostovic	I Mohlin	L Trujillo Perez
Eldare	Z Dananic		K-E Horn	R Pettersson

Torrlastrederiet



	ARTIC WASA	ATLANTIC WASA	BALTIC WASA	KORSHAMN
Befälhavare	B Björk	K-E Persson	M Lundgren	P Lange
Överstyrman	H Collins	S Swahn	A Nummelin	E Mikkelsen
2:e styrman	S Goldkuhl	U Sandgren	F Olsson	T Mäittälä
3:e styrman	N Sjöberg	G Eriksson	T Blomberg	K Lövgren
Telegrafist	P Bogren	H Varenius	P Johansson	L Metsälä
Maskinchef	Ö Göransson	A Pettersson	A Birkeland	L Malm
1:e maskinist	H Nimmervoll	U Håkansson	B Boklund	B Svensson
2:e maskinist	T Kjellner	A Karlström	T Koskel	B Johansson
3:e maskinist	G Werner	R Molin	D Wallenbert	H Jansson
Elektroingenjör	T Gallén-Kallela		B Ekring	
Ekonomiföreståndare			C Krook	H Andersson
1:e kock	L Wounsch	K Nektheden	A Tossavainen	E Olesen
2:e kock	T Bengtsson	E Koivunen	K-G Andersson	K Jansson
Mässman	J Ahl			A Bashir
Mässman	L Laura Fortes	A Da Cunha		A Clemente Silva
Mässman	S Bin Matooq	S Pajari	J Flor	A Adam Dallaa
Mässman	A Saraiva	H El Kholi		
		H Salah		
Båtsman	V Franic	K Sjöström	T Harcke	E Ameland
Matros	F Karlin	T Falk	J Karlén	L Constant
Matros	E Nikkinen	K Kristoffersen	O Saraketo	P Garcia-Ponce
Matros	A Wibaus	C Dahlström	A Loomans	M Dosli Nunez
Matros	K Olofsson		S Norström	
Matros	D Diaz Rial		M Dahlstrand/J Berg	T Runevald
Lättmatros	B Österlund			D Andreasson
Lättmatros		B Callmer		A Norgren
Jungman		B Andersson		P Durne
Extra timmerman			K Harneback	
Elektriker		O Bergman		R Garcia Aneiros
Reparatör			F Matyas	K Ahko
Motorman	H Kock	F Gomes	F Gomez-Martinez	R De La Calzada
Motorman	T Kihlström	S Larsson	I Saarinen	H El Tahir
Motorman	R Noreus		J-E Göransson	H Göss
Motorelev	L Gustavsson	M Dahlin	L Lorentzon	G Danielson

	NORDIC WASA	PACIFIC WASA	SCANDIC WASA	CELTIC WASA
Befälhavare	J Lindberg	T Johansson	S Ekman	R Nilsson
Överstyrman	H Sippinen	S Svensson	B Stenström	S Rönngren
2:e styrman	A Fredriksson	Y Florin	C Nelson	S Stedt
3:e styrman	A Bergström	E Karlsson	S Hagland	P Leuhusen
Telegrafist	S Retsmar	M Ivarsson	V Bille-Fritz	M Hall
Maskinchef	G Thelin	F Karlström	T Löfgren	J Nilsson
1:e maskinist	M Tonsa	H Brodahl	K Grundberg	K Hall
2:e maskinist	G Dure	S Karlsson	W Schaller	W Wessnert
3:e maskinist	A Treimanis	B Nickel	G Talas	H Thomsen
4:e maskinist		FFM J Staromiejski	C Haegemans	J Jönsson
Elektroingenjör		F Gaudian		R Carlsson
Ekonomiföreståndare			W Svedlund	A Weitzel
1:e kock	H Lindgren	H Alfredsson	L Lindberg	H Fernellius
2:e kock	M Amoedo Pino	M Abu EL Gassim	B Persson	J Lehtonen
Mässman	K Franzen	S Karlsson	G Appelgren	Å Karlsson
Mässman	K Roos	P Mladen	A Tamminen	P Persson
Mässman	J Notario	M Oliveira Monteiro	A Ramos	K Winqvist
Mässman			C Jobatey	
Båtsman	K Andersson			
Matros	Å Westberg	H Mäkinen	E Frick	E Karlsson
Matros	P Lindgren	L Asplund	C Sundbäck	J Da Luz
Matros	R Sundqvist	T Akca	A Jagne	A Gomes Marafona
Matros	L Lorentzon	L Hansson	J Dos Santos	A Almeida
Matros	H Ekman	P Krestalica	K Jörgensen	G Mehlin
Lättmatros		A Engdahl		
Lättmatros		A Pettersson	S Berglund	M Blomberg
Jungman	H Selberg		R Nilsson	J-O Olsson
Jungman	T Pyk			J Pettersson
Elektriker	G Woltén			
Reparatör		N Henningsson	L Näslund	H Gruvell
Motorman	H Silfver	A Helkoma	M Juntikka	B Bruhn
Motorman	B Nordgren	K Pettersson	K Klapp	L-E Sjödahl
Motorman	B Palmqvist	A Antonsen-Nydahl	L Laafrit	W Rydström
Motorman	L Blom		O Olivares	
Motorelev			B Göthberg	P Lindberg

	SINGÖ
Befälhavare	S Markström
Överstyrman	
2:e styrman	
3:e styrman	
Telegrafist	
Maskinchef	H Andersson

Box 140 18
S-104 40 Stockholm
Tel. 08-63 55 60

Ansvarig utg. Sven H. Salén
Redaktör Gösta Ekeström

Produktion LYCKE & LUND, Sthlm

Låna båt sommaren -77

Vi närmar oss återigen sommaren med allt vad det innebär. För medlemmarna i Saléns Båtklubb innebär det bl a att de för en överkomlig summa kan disponera segel- eller motorbåt under en eller två veckor.

Du som är sjögående och således svår att nå med våra cirkulär och är intresserad av detta, skall skicka in dina önskemål redan nu så att de finns hos Ewa Wenström senast den 28 februari.

På Din anmälan skall finnas:

1. Önskad båt, Maxi 77, IF, Monark 69 (motorbåt).
2. Period, ange veckonummer (Segelbåtarna 1—2 v, motorbåt 1 ev 2 veckor).
3. Adress och telefon dit vi kan skicka meddelanden.
4. Kompetensbevis (förarbevis eller liknande).

Skicka anmälan till:

Salénrederierna AB
Att Ewa Wenström
P O Box 14018
S-104 40 STOCKHOLM

Lidingöloppet

I årets Lidingölopp deltog Gunnar Lindbergh och Sven Appelgren i veteranklassen samt Sven Söderberg och Jan Carlsson i seniorernas lopp om 16 resp. 30 km. Samtliga fullföljde på hyggliga tider.

Salén-Limerick

önskade man vid Luciatävlingen 1975, från vilken vi ännu publicerar några vinnande förslag. Här är D. G:son Odelstiernas med 3:e pris belönade vers.

*Det fanns ombord i en salénare
en kulla och en italienare.
Hon hade barm,
men han hade charm,
så morkulla det blev hon senare.*

Göthe Ellemar i pension

Göthe Ellemar, sedan lång tid tillbaks föreståndare för sjöfolkets fritidsgård Eken på Djurgården, har gått i pension. För sina värdefulla insatser tackades han nyligen av Salénrederiernas Idrottsförening vid en sammankomst på rederiets huvudkontor. På bilden mottar Göthe ett välförtjänt bevis på uppskattning, överlämnat av idrottsföreningens ordförande, Lennart Andersson.



Sommarstugor att hyra

För fast anställd personal i Salén-invest, Salénia, SRS, SSAB och Salénrederierna samt för pensionärer med minst fem års tjänstetid står under sommaren 1977 följande stugor till förfogande:

Malma	5 stugor	4-7 personer
Västkusten	3 stugor	4-7 personer
Ven	1 stuga	4(5) personer
Åland	2 stugor	4-5 personer
Öland	1 stuga	4(5) personer

Stugorna på Västkusten ligger på Flatön, i Ljungskile och i Kungshamn. Samtliga stugor är avsedda för självhushåll och man behöver endast ta med lakan, örngott och handdukar. Skifte sker lördagar kl. 12.00.

Följande prioriteringar gäller: Personer med kortare anställningstid än två år står efter övriga, och personer som under tiden 15/6—15/8 föregående år hade stuga får stå efter sådana som ej hade stuga under denna tid. Pensionärer står vid val av tidpunkt tillbaka för aktiv person. Vi tycker emellertid att alla som vill ifrågakomma skall höra av sig, ty det är inte alls säkert att man inte får en stuga även om man till följd av dessa prioriteringsregler får stå i andra hand. Under samma år kan endast sommarstuga, båt eller vinterstuga erhållas.

Kvarstår flera sökande för samma stuga och tid sker lottning. *Anmälan senast den 1 april.*

Salénrederiernas Personalstiftelse
att: Anita Löfstedt
Box 14018
104 40 STOCKHOLM

Jag önskar disponera sommarbostaden belägen på/i
under tiden
Alternativt sommarbostaden belägen på/i
Alternativt tiden
Anställd på
Jag är pensionär ja ☐ nej ☐
Namn:
Adress:
Tel.nr:
Vi behöver bäddar